

ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ДЕРЖАВИ І ПРАВА

УДК 344.362

DOI <https://doi.org/10.32782/klj/2022.4.1>

Борисов Є. М.,

кандидат юридичних наук,
доцент кафедри військової підготовки
Одеського національного екологічного університету

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКИХ СИЛ ФРАНЦІЇ У XVII-XVIII СТОРІЧЧЯХ

Анотація. Стаття присвячена характеристиці механізмів, джерел, передумов та наслідків розвитку військово-морського статутного права у Нові Часи на прикладі королівської Франції.

Автором доведене, що основною специфікою вказаних механізмів була максимальна бюрократизація відносин, властива континентальним абсолютним монархіям, за якою ключові рішення з питань статусу та розвитку, фінансової та кадрової політики французького флоту формувалися та реалізовувалися не сувереном чи Адміралом Франції, а в секретаріаті Державного морського департаменту, що діяв з 1670 р.

Водночас автором вказане на істотний вплив на відповідні відносини рудиментів феодального ладу, які знайшли свої відображення у механізмах формування та несення служби офіцерським складом, а також у діяльності морських прево, які успадкували свій функціонал, як правоохоронно-каральний так й квазі-судовий від аналогічних службовців королівської армії періоду Середньовіччя.

Констатується, що регламентація діяльності саме французького флоту, на відміну від британського, ґрунтується на тісному зв'язку ескадр та кораблів із конкретними арсеналами та військово-морськими базами, та водночас на наявній системі контролю за діяльністю флоту з боку цивільних чиновників морського департаменту. Це призводило до вирішальної ролі інтендантів, комісарів та комендантів портів у вирішенні будь-яких флотських питань.

Відзначене що у вимірі дрібних дисциплінарних покарань французький флот зазначеного періоду цілком залежав від розсуду командирів кораблів, та ці покарання стосувалися виключно рядового складу та були насамперед тілесними.

Водночас у вимірі кримінальних покарань для матросів діяли відповідні доволі архаїчні процедури, які, хоча й поступово відійшли від «суду прево», не носили характер повноцінного судового процесу та за рівнем правової урегульованості значно поступалися британським стандартам.

При цьому масове застосування катувань проти обвинувачених та навіть засуджених матросів контрастувало із практичною неможливістю притягнення офіцерів флоту до юридичної відповідальності за дійсно небезпечні вчинки.

Ключові слова: військово-морські сили, історія флоту, військово-морське право, військово-морська доктрина, статутні відносини.

Borysov Ye. M. Legal regulation of naval forces' activities in France of XVII–XVIII centuries

Abstract. The article is devoted to the characteristics of the mechanisms, sources, prerequisites and consequences of the development of naval statutory law in the New Times on the example of Royal France.

The author proved that the main specificity of these mechanisms was the maximum bureaucratization of relations, typical of continental absolute monarchies, according to which key decisions on the status and development, financial and personnel policy of the French Royal Fleet were formed and implemented not by the sovereign or by Admiral of France, but in the secretariat of the State Maritime Department, which operated since 1670.

At the same time, the author pointed out the significant influence on the relevant relations of the vestiges of the feudal system, which were reflected in the mechanisms of formation and service of the officer corps, as well as in the activities of marine prevos, who inherited their functionality, both law enforcement, punitive and quasi-judicial, from similar employees of the royal army of the Middle Ages.

It is noted that the regulation of the activities of the French Royal Fleet, in contrast to the British, is based on the close connection of squadrons and ships with specific arsenals and naval bases, and at the same time on the existing

system of control over the activities of the fleet by civilian officials of the marine department. This led to the decisive role of quartermasters, commissioners and commandants of ports in solving any naval issues.

It is noted that in terms of minor disciplinary punishments, the French Royal Fleet of the specified period depended entirely on the discretion of ship commanders, and these punishments concerned only the rank-and-file and were primarily corporal.

At the same time, in terms of criminal punishments for sailors, there were corresponding rather archaic procedures, which, although they gradually moved away from the “prevo court”, did not have the character of a full-fledged judicial process and, in terms of legal settlement, were significantly inferior to British standards.

At the same time, the mass use of torture against accused and even convicted sailors contrasted with the practical impossibility of bringing naval officers to legal responsibility for truly dangerous acts.

Key words: *naval forces, fleet history, naval law, naval doctrine, statutory relations.*

Постановка проблеми. Ґрунтовний аналіз механізмів сталого та системного розвитку правового регулювання військово-морських сил міг бути практично нездійсненим без системного огляду відповідного досвіду попередніх історичних умов. Збройні конфлікти на морі ХХІ ст., зокрема морська складова масштабної російської агресії проти України, переконливо доводять потребу постійного вдосконалення організаційного забезпечення військово-морських сил, зокрема із відповідним урахуванням як позитивного так й явно негативного історичного досвіду.

Особливості застосування військово-морського флоту є механізмом, що завжди відображає низку факторів, зокрема організаційних, а тому їх історичні форми мають виключне значення. У досліджуваній період нових часів стали формуватися морські традиції провідних морських держав, які є партнерами України, які безумовно мають досліджуватися вітчизняними науковцями, зокрема із врахуванням історичних помилок та відповідного вдалого та невдалого досвіду.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Українська історіографія організаційного та правового забезпечення діяльності військово-морських сил періоду Нового Часу є вкрай обмеженою. Спеціальні, монографічні дослідження із вказаних питань відсутні не тільки в сучасній Україні; а наявні, застарілі та тенденційні роботи стосуються у значному вимірі розвитку імперського флоту держави-агресора, який є очевидно вторинним відносно законодавства, управлінської та судової практики щонайменш Великобританії та Франції, яка системно існувала вже у ХVІІ ст.

При цьому вказані питання відображені насамперед у роботах французьких істориків

флоту та права, значна частина робіт яких вже стала історичними джерелами, адже написана майже сторіччя тому й на інші мови не перекладалися. У цьому форматі варто вказати на дослідження таких як Клод Абукава [1], Ален Бербуш [2], Моріс Боннет [5], Аурільєн Бурнонвіль [6], Франсіс Дюмон [7], Франсуа де Вільчезе [9], Рене Естієн [10], Арно Енав [11], П'єр Мазонд'є [12] тощо. Вказані автори приділяли увагу зазначеним питанням насамперед у власних дисертаційних дослідженнях та концентрували увагу насамперед на розвитку системи управління французьким флотом.

Метою статті є визначення механізмів, джерел, передумов та наслідків розвитку військово-морського статутного права у Нові Часи на прикладі королівської Франції. Для реалізації зазначеної мети необхідно вирішити завдання аналізу першоджерел у їх хронологічному розвитку та визначитися з місцем відповідних механізмів правового регулювання та правозастосування у глобальній еволюції морського статутного права.

Виклад основного матеріалу. Окремі автори, такі як А. Бурнонвіль розподіляють розвиток управління французьким флотом на три періоди – з часу заснування служби Адмірала Франції (“l’office d’Amiral de France”) у 1517 р., потім з часу утворення служби Суперінтенданта навігації та комерції у 1627 р., а потім із заснування у 1669 р. Державного морського секретаріату (“secrétaire d’État à la Marine”) [6, с. 3].

Втім аналіз власне нормативних актів, які схвалювалися французькою королівською владою дозволяє стверджувати про централізоване та системне регулювання життя військово-морських сил саме з третього етапу [12, с. 28]. Зокрема питання повноважень щодо флоту та

відповідної юстиції були закріплені у королівському едикті від 27 січня 1670 р. який регламентував питання юстиції Адміралтейства (“Justice de l’Amirauté”), підпорядкованого Адміралу Франції. Зокрема вказувалося що на місцях відповідні функції мають виконувати штаб-квартири Адміралтейств (“Sièges des Amirautés”), які утворювалися саме Адміралом, що зберігав за собою усі ключові призначення крім тих, які відносилися до королівської компетенції [4, с. 45].

Зокрема, за едиктом, король не делегував Адміралу та зберігав за собою повноваження призначення, звільнення та встановлення розміру жалування для віце-адміралів, генерал-лейтенантів, командирів ескадр, капітанів лінійних суден, капітанів брандерів та фрегатів, лейтенантів, мічманів, шкіперів, пілоти, капітанів та офіцерів портів і берегової охорони, квартирмейстерів, комісарів та генеральних контролерів флоту [14, с. 176]. Також до королівської компетенції було віднесене «усе, що може стосуватися будівництва та переобладнання суден та закупівлі всіх видів майна та боєприпасів для запасів та озброєння флоту, а також упорядкування звітів про всі витрати, зроблених скарбниками флоту» [4, с. 31].

Саме штаб-квартири Адміралтейств, згідно едикту, мали вирішувати питання «штрафів, конфіскацій та всіх інших прав правосуддя» та сплати «десятої частини» щодо «всіх нагород та завоювань, зроблених на морі» [11, с. 112]. Одряду можна помітити, що вказані механізми одразу були більш централізованими у фінансовому вимірі, ніж запроваджені у Великобританії.

Як вказує А. Бербуш, через вказані штаб-квартири Адмірал регулював місця якірних стоянок, дозволених для королівського флоту а також питання оформлення суден під час виходу в рейс та повернення з нього. За умов початку воєнної кампанії флот розглядався як «морська армія» (“des Armées navales”) у тому сенсі що Адмірал Франції за таких умов отримував повноваження, тотожні компетенції командувача сухопутною армією. Зокрема це полягало у вимірі витребування та розпорядження фінансами, та саме через Адмірала мали передаватися королівські накази до флоту, до яких Адмірал мав право додавати

«свої листи, щоб сповістити про це» (“joindre ses lettres pour en donner avis”) тобто фактично отримував повноваження роз’яснень директив верховного командування [4, с. 41].

Надалі у ордонансі від 6 серпня 1681 р. вказувалося, що судді Адміралтейства (“Juges de l’Admirauté”) мають повноваження суду в усіх випадках піратства, мародерства та дезертирства екіпажів, і загалом про всі злочини та правопорушення, скоєні на морі, його портах, гаванях і узбережжях [але правосуддя Адмірала] не поширюється на правопорушення, вчинені на королівських судах або в його портах офіцерами або солдатами морської піхоти», що було відповідно віднесене до юрисдикції Військових рад департаментів “Conseil de guerre de département” [4, с. 46].

Водночас, як уточнюють дослідники, адміністративне управління флотом здійснювалося саме через згаданий Державний морський секретаріат на чолі з Генеральним морським секретарем (“Secrétaire Général de la Marine”) який фактично руко водив його апаратом як у питання регулювання торговельного судноплавства, так й діяльності військово-морських сил. Примітно, що ця посада, на якій чередувалися вихідці з воєнних структур та цивільні особи виникла що до формування секретаріату, одразу із згаданою службою Суперінтенданства та існувала до остаточного повалення королівської влади в 1792 р. Весь цей час Генеральний морський секретар мав повноваження контрассігнатури – тобто без його підпису жоден королівський чи адміральський наказ не міг бути надісланим до виконання, і таким чином влада Адмірала Франції була «суто почесною» [10, с. 210].

Ален Бербуш прямо відзначає що за таких умов у «секретаріаті центральна адміністрація військово-морського флоту та колоній утворила ієрархічне мікросупільство, що працювало в затишній атмосфері своїх офісів у Версалі та Парижі; далеко від шуму моря, якщо не від клопоту військово-морського флоту» [4, с. 48].

За розкладом XVIII сторіччя до Державного морського секретаріату входили служби, зокрема щодо «чинів, покарань та складних справ» (“Classes, Chiourmes et des Affaires contentieuses”), яка мала загальний штат, із повноваженнями зокрема з питань військової

дисципліни (“Discipline militaire”) у 18 осіб із річними витратами в 124 тисячі ліvrів. Інша служба, із повноваженнями з питань «фондів, старих справ, постачання, інвалідів та призового майна» (“Fonds, Dettes anciennes, Approvisionnement, Invalides & Prises”) мала штат в 30 осіб з річним бюджетом в 142,6 тисячі ліvrів [4, с. 51].

Загалом порядок несення служби на французькому військово-морському флоті був визначений в Ордонансі з військово-морської діяльності та морських арсеналів (“Ordonnance Pour les Armées Navales & Arsenaux de Marine”) Людовика XIV від 15 квітня 1689 р., який був підготовлений тодішнім фактичним головою уряду, Жан-Батістом Кольбером. Цей кодифікований документ у своєму першому розділі визначив ієрархію кораблів та офіцерських посад на них, визначив їх повноваження, відмічана до віце-адмірала [4, с. 72].

Характерною особливістю цих статутних документів було запровадження в них посад генеральних інтендантів військово-морського флоту, за ієрархією розташовувалися після командирами ескадр, але перед капітанами суден. Реальна влада інтендантів на флоті впливала зі ст. I IV розділу Ордонансу 1689 р., за «у бою він має спостерігати за поведінкою офіцерів, які командує кораблями, і точно інформувати Його Величність» [9, с. 127].

Повноваження портової військово-морської влади (“Officiers de Port”) були визначені у зазначеному Ордонансі над загальним чином, із вказівкою, що відповідні коменданти портів «мають здійснювати правосуддя та наказувати поліції та фіскалам відповідно до повноважень, наданих йому його Комісією» [8, с. 95].

Характерно, що система інтендантів та представників від Державного морського секретаріату на королівських судах постійно призводила до конфліктів щодо компетенції між ними та капітанами; прикладом інтенданти певний час мали отримувати від капітанів дозвіл на вихід із судна на беріг, на що постійно скаржилися до департаменту задля «роз’яснень» розпливчатої тези Ордонансу 1689 р. про те, що такий сановник «не залишить судно, на якому він буде закріпленим, за винятком важливих справ, пов’язаних зі службою Його Величності, і завжди повідомлятиме про це капітана», що

було врегульоване на користь інтендантів у 1757 р. [4, с. 78].

Втім, влада інтендантів над флотом була обмеженою королівським Ордонансом щодо військово-морського флоту від 25 березня 1765 р. За ним вищі офіцери флоту мали доступ до прийняття рішень щодо «подробиці» діяльності військово-морських баз про постачання, будівництво та роботи. Надалі, королівським Указом від 27 вересня 1776 р. також були запроваджені посади «генеральних і ординарних комісарів портів і військово-морських арсеналів» (“Commissaires généraux & ordinaires des Ports & Arsenaux de Marine”) та капітенармусів (“Gardes-Magasins”).

Згідно Ордонансу 1776 р: генеральна та ординарна адміністрація портів мала бути підпорядкованою відповідним комісарам, та перша її складова відповідала за «все, що стосується розпорядження, управління та виконання робіт» а друга, прямо підконтрольна інтенданту, відповідала за «все, що стосується надходження, витрати та обліку грошей і матеріалів». При цьому прямий вплив командування флоту стосувався саме першої складової [7, с. 84].

Під функціонал генеральної адміністрації зокрема підпадали питання озброєння та роззброєння суден, питання охорони та щоденного технічного обслуговування воєнних кораблів та всіх інших плавучих об’єктів воєнного флоту, «а також все, що стосується зберігання та безпеки зазначених суден». При цьому до цих функцій входило збереження в арсеналах та видача знаряддя та боеприпасів, огляди та вахти офіцерів, військовослужбовців, моряків та всіх інших осіб, які утримуються в порту або працюють на судах; а також і виховна робота з офіцерами та матросами, пряме управління військово-морськими шпиталями та казармами [4, с. 99].

Вже перед зміною влади у Франції королівським Ордонансом Людовика XVI від 1 січня 1786 р. військово-морські сили цієї держави було поділене на дев’ять ескадр «п’ять з яких мали перебувати в порту Бреста та підлеглих районах, дві до того з Тулона, а два інших – з Рошфору». Така концентрація флоту пов’язувалася із перебуванням в цих об’єктах згаданих морських арсеналів, які ставали основними засобами забезпечення флотської

діяльності. При цьому при арсеналах була розміщена каторга, для забезпечення потреб флоту безкоштовною робочою силою, а також пенітенціарні та каральні структури для самих моряків, які очолював флотський прево (“Prévôté de la Marine”) [5, с. 65].

Дослідники вказують про максимальне збереження на французькому королівському флоті кастовості офіцерського складу, який не тільки формувався виключно з дворян, але й чітко та негласно розподілювався за рівнем наближеності певних осіб до королівського двору, «вслуживши королю на морі заради слави та почесностей». При цьому стандарти флотського етикету передбачали для офіцерів величезні представницькі витрати, які часто не перекривалися їх жалуванням; дослідники вказують на «нестерпну поведінку» тодішніх офіцерів на березі, за «відсутності реакції з боку місцевої влади» [4, с. 99].

Сучасники тих подій, як і нинішні дослідники констатують, що офіцери французького королівського флоту «культували передусім недисциплінованість до такої міри, що вона шокувала їхніх колег в армії»: Прикладом у 1780 р. Шарль-Огюсте де Шарлюс, сухопутний офіцер під час подорожі морем до Америки на 64-гарматному кораблі королівського флоту «Ясон» писав у своєму щоденнику що усі морські офіцери яких він зустрів «мають упередження, які можна знищити, лише реформувавши весь корпус і відтворивши його знову», наводячи слова одного з лінійних офіцерів корабля: «коли міністр наважеться віддавати наказ, який нас не влаштовує, ми його не виконуємо» [4, с. 97].

Також серед офіцерів королівського флоту панувало традиційне протистояння між ескадрами, які базувалися у Середземному морі та у Атлантиці, а також «суперництво між гербами». Дослідники вказують що ці проблеми із дисципліною та нездорові настрої на французькому військовому флоті стали підґрунтям низки його поразок у XVIII ст. [3, с. 145].

Щодо розслідування та покарання за проступки та злочини французький підхід відрізнявся від англійського. Якщо у Великобританії, а потім у США суд і за делікти й за злочини членів екіпажу був не просто спеціальним, але й таким що принципово відбувався на судні,

то на французькому королівському флоті покарання за дрібні проступки на судні призначав капітан, а у випадку серйозної провини «обвинуваченого у злочині або серйозному проступку закутували в кайдани, очікуючи на розгляд військового суду в гавані або в порту» [6, с. 111].

У королівському Ордонансі Короля щодо флоту 1765 р. прямо зазначалося, що «злочини, за як і передбачена можливість страти або ж цивільної страти, можуть розглядатися лише у військовому суді [тобто на березі] у справах, які входять до його компетенції, якщо тільки це не було повстання чи заколот у присутності ворога; або в разі нагальної небезпеки, і в цьому випадку капітан, зібравши своїх офіцерів і прийнявши їхню пораду, може домогтися покарання винних відповідно до вимог справи». Отже ніяких спеціальних судів на судні не утворювалося, а у виняткових випадках обвинувачуваного страчували за рішенням капітана після «поради» інших офіцерів та очевидно за умов бойових дій [4, с. 95].

У тому самому Ордонансі 1765 р. а саме у його ст. 1316 додавалося, що «якщо було скоєно будь-який злочин, який заслуговує смерті або галер, капітан, який командує судном, має негайно сповістити про це командувача армією чи ескадрою, щоб той наказав призначити судовий процес і передати його до військового суду». Правопорядок на флоті підтримували профоси або прево (“Prévôté”) яких дослідники йменували різновидом «міліції» тобто парамілітарної а не суто військової структури, та підпорядковані вони були зазначеним інтендантам портів. Лише з певного часу прево (профоси) були підпорядкованими й генеральним комісарам портів, які, що вказане вище мали враховувати позицію власне військово-морського командування.

Дослідники вказують, що перед падінням королівської влади морські прево “Prévôté de la Marine” вже були «нічим іншим, як поліцією», вказуючи на те, що лише знищення цієї влади поклато крапку у відповідній «юридично-адміністративній плутанині», що тривала з стародавніх часів, коди морські прево об'єднали у собі каральні функції прево маршалів Франції (“Prévost des Maréchaux de France”) які ті мали з XIII ст. для запобігання заворушень у сухопутному війську та функції прево моря (“Prévost de

la Mer”) які колись мали правоохоронні функції на адресу населення приморських поселень [2, с. 82].

При цьому повноваження морських прево спочатку були встановлені тими самими актами як й для інших прево, а саме ще в Руссійонському едикті, схваленому в серпні 1564 р., а також у Ордонансі Людовика XIV, схваленому в серпні 1670 р. щодо повноважень суддів у кримінальних справах. Функціонал морських прево полягав не тільки та не стільки у проведенні каральних заходів щодо членів екіпажів флоту, але стосовно «забезпечення громадської безпеки в межах їхньої територіальної юрисдикції» [2, с. 81].

Примітно що каральна влада над матросами з боку прево а також їх підлеглих – «кримінальних лейтенантів», віце-бейліфів, та віцесенешалів (“Lieutenans criminels, Vicebaillifs, Vicesénéchaux”) полягала насамперед у тому, що вони були людьми, що не мешкали «за місцем проживання». А тому до повноважень прево належало виявлення та покарання дезертирів та самовольних дій вояків, розслідування вчинення членами екіпажів «святотатства зі зломом, навмисних вбивств, заколоту, масових заворушень, фальшивомонетництва» тощо та покарання за ці злочини [6, с. 122].

Надалі королівська влада затвердила Регламент від 7 червня 1674 р. про функції Генерального морського прево (“Prévôt Général de la Marine”) та його лейтенантів, яким у цілому повторила для цих посадовців повноваження сухопутних прево [1, с. 79]. У згаданому Ордонансі Людовика XIV від 15 квітня 1689 р. функції прево були розширені у окремому розділі про «військову юстицію, штрафи та поліцію», Генеральний морський прево з 1704 р. отримав власний офіс та водночас було утворене вісім «прево морських та галер» у Байонні, Бресті, Гаврі, Дюнкерку, Марселі, Порт-Луї, Рошфорі та Тулоні, але при цьому ця «система» формувалася на підпорядкуванні інтендантам портів [2, с. 83].

У подальшому, через низку королівських актів, морські прево поступово позбавлялися функцій правозастосування, які передавалися трибуналам інтендантів портів, та зберегли за собою функціонал «портової поліції» французьких військово-морських баз. Втім в останні десяти-

тиріччя королівського флоту на ньому запроваджувалися «Ради воєнної юстиції» (“Conseil de guerre pour la Justice”) як зібрання старших офіцерів щоб «судити, згідно ордонансів», «злочинців з числа солдат та матросів» [13].

Фактично з середини XVIII ст. Ради воєнної юстиції діяли на французькому воєнному флоті паралельно із трибуналами інтендантів, але головними учасниками та ініціаторами процесів були не офіцери флоту, а вже згадані комісари портів та відповідно їх коменданти, при цьому початок кожного процесу мав погоджуватися із посадовими особами вказаного Державного морського секретаріату, а процедура розслідування та відкриття Ради була регламентована у перших 12 статтях розділу 102 королівського Ордонансу від 25 березня 1765 р. [4, с. 91].

За цими статтями якщо матрос вчинив злочин, за який він повинен бути засуджений Радою, то капітан його судна мав подавати заяву до коменданта порту. Той, у свою чергу мав звернутися до Державного морського секретаріату за дозволом про розслідування та після отримання такого дозволу – доручити морському прево допит обвинуваченого, перевірку свідків і їх очну ставку з обвинуваченим, який мав на проведення таких підготовчих дій не більш ніж дві доби [2, с. 81].

Також морський прево відповідав за взаємодію із магістратом з питань, що виходили за межі військової юрисдикції – прикладом щодо виклику та допиту цивільних свідків. Примітно, що за умов обвинувачення матроса Раду мав очолювати комендант порту, а його заступником мав бути інтендант порту або ж генеральний комісар, до складу ради залучалися капітани суден та інші офіцери за умов що вони не молодше 22 років. За умов коли під суд потрапляв морський офіцер, до складу Ради мали входити віце-адмірал, командири ескадр та «найстарші капітани суден» [13].

Водночас у Ордонансі 1765 р. окремо вказувалося, що «жоден морській офіцер не може бути відданий до суду Ради без наказу Його Величності», однак, комендант порту «у випадках, коли потрібні відомості, міг викликати свідків, щоб з’ясувати правдивість фактів, про що надалі доповідати секретарю Державного морського секретаріату, який дозволить йому знати наміри Її Величності» [13]; [4, с. 93].

Отже фактично французькі офіцери, на відміну від їх британських колег мали значно більше усвідомлення безкарності, оскільки описана вище бюрократична процедура «розслідування» була максимально вразливою для будь-яких зловживань, як на рівні порту так й у морському секретаріаті. Єдиною ситуацією, де здається Рада все ж мала бути неминучою, була загибель судна. Як вказував Ордонанс 1765 р., «жоден капітан не має опускати свій прапор та здаватися здається, доки є хоч найменша можливість утримати корабель, командування яким Його Величність довірив йому, бажаючи захищати його до кінця» [13].

Але, додавав Ордонанс, «коли більше немає жодної можливості чинити опір, ані способу врятувати свій екіпаж, спаливши або потопивши свій корабель», та якщо «він буде змушений здатися» капітан мав отримати оцінку своїх дій саме у Раді – або схвальну, або ж смертний вирок. Водночас, як вказують сучасники та наступні дослідники на практиці ця норма або ж узагалі ігнорувалася, або ж дотримувалася формально та у практиці XVIII ст. майже не виявлене вироків Рад військової юстиції, прикладом щодо звільнених з ворожого полону французьких капітанів [1, с. 72].

Єдиним виключенням слід вважати рішення такої Ради, проведеної за наказом короля в місті Морле 6 жовтня 1783 р., щодо морського капітана Жозеф-П'єра де Вінї за втрату 4 вересня 1782 р. нового фрегата «Ебе», спущеного на воду напередодні в Сен-Мало біля того самого Морле. Капітан де Вінї здав фрегат «Ебе» англійському кораблю “Rainbow” після нетривалої перестрілки, під час якої загинуло п'ять французьких моряків, включаючи друга капітана, лейтенанта Іва-Габрієля де Ланіді; мотивацією здачі було як раз прагнення капітана «врятувати життя екіпажу» [4, с. 90].

Вирок Ради щодо де Вінї за задумом вищої королівської влади мав бути «зразковим», і він дійсно спочатку отримав від Ради п'ятнадцять років у фортеці, але просидів лише два роки за «комфортних умов» в Шато де Лош та потім був звільненим. Французькі сучасні дослідники із цього приводу констатують, що стань де Вінї підсудним у англійському військовому суді, «його доля була б набагато менш прихильною», адже там за такий «гуманізм» звичайною

формою покарання капітанів була саме страта [1, с. 77].

Ще більш трагікомічною стало рішення Ради від 15 грудня 1774 р. в Бресті у справі відомого мандрівника та першовідкривача Іва-Жозефа де Кергелена, який під час своєї другої кругосвітньої подорожі примудрився розсваритися із офіцерами свого корабля «Роланд». У розвиток цього скандалу та фактично у рамках «зведення розрахунків» Де Кергелен був визнаним винним у тому що напереддень відплиття у подорож він завів на свій флагманський корабель двох жінок «у найнепрстойніший, скандальний і тим більше згубний спосіб» та за це він був засуджений до шістьох років ув'язнення в цитаделі, з яких він відсидів менше трьох [4, с. 91].

Таким чином на французькому королівському флоті офіцери дійсно ставали у роль засудженого у виключних випадках, звісно до них не застосувалися тілесні покарання. Водночас саме тілесні покарання, а не штрафи були основою дисциплінарних стягнень для рядового складу французького флоту, та, як вже вказувалося вони застосовувалися на розсуд капітана, без судових процесів. Водночас якщо матрос потрапляв до суду Ради або трибуналу інтенданту за «серйозний злочин», то тодішнє право дозволяло застосувати до нього катування, як на етапі розслідування, для з'ясування обставин справи, так й вже після смертного вироку, задля викриття ймовірних спільників; організаційні питання катувань мав забезпечувати морський прево [2, с. 82].

Вироки Ради щодо матросів не підлягали апеляційному оскарженню та приводилися у виконання негайно, хоча щодо офіцерів існувала інша практика, прикладом у наведеній справі Де Кергелена між вирокі та початком ув'язнення пройшло декілька місяців. Але щодо матросів все відбувалося інакше, про що свідчить виявлений Арманом Корре вирок прево морського та з галер Ніколя де Бомона від 26 липня 1731 р. щодо моряка Франсуа ле Жара та його дружини, обвинувачених у крадіжці заліза в королівських якірних кузнях порту Бреста [4, с. 92].

Розслідування цієї крадіжки з боку прево тривало місяць та охоплювало допити свідків, обвинувачених та очні ставки. Ле Жар був засуджений до страти через повішення,

а вирок прево виніс спільно із шістьма своїми помічниками (асесорами). При чому оскільки провина дружини Ле Жара не була доведена, сам засуджений матрос вже після винесеного вироку був підданий катуванню, яке організував та на якому був присутнім зазначений прево спільно із двома асесорами. Виконував катування у вигляді приковування до залізного стільця та підведення до вогню, із підпаленням ніг засудженого живцем, злучений для цих потреб кат; але оскільки Ле Жар після трьох заходів катування так й не видав свою дружину як співучасницю, то катування було припинене та він був страченим через повішання [4, с. 93].

Отже слід прийти до таких висновків. Основною специфікою механізмів організаційного та правового забезпечення діяльності Королівського флоту Франції була максимальна бюрократизація відносин, властива континентальним абсолютним монархіям, за якою ключові рішення з питань статусу та розвитку, фінансової та кадрової політики французького флоту формувалися та реалізовувалися не сувереном чи Адміралом Франції, а в секретаріаті Державного морського департаменту, що діяв з 1670 р.

Водночас саме у Франції був помітним істотний вплив на відповідні відносини рудиментів феодального ладу, які знайшли своє відображення у механізмах формування та несення служби офіцерським складом, а також у діяльності морських прево, які успадкували свій функціонал, як правоохоронно-каральний

так й квазі-судовий від аналогічних службовців королівської армії періоду Середньовіччя.

Правова та організаційна регламентація діяльності саме французького флоту, на відміну, прикладом від британського того ж періоду, ґрунтується на тісному зв'язку ескадр та кораблів із конкретними арсеналами та військово-морськими базами, та водночас – на наявній системі контролю за діяльністю флоту з боку цивільних чиновників морського департаменту. Це призводило до вирішальної ролі інтендантів, комісарів та комендантів портів у вирішенні будь-яких флотських питань.

У вимірі дрібних дисциплінарних покарань французький флот зазначеного періоду цілком залежав від розсуду командирів кораблів, ці покарання стосувалися виключно рядового складу та були насамперед тілесними. Водночас у вимірі кримінальних покарань для матросів діяли відповідні доволі архаїчні квазі-судові процедури, які, хоча й поступово відійшли від «суду прево», не носили характер повноцінного судового процесу та за рівнем правової урегульованості значно поступалися британським стандартам. Масове застосування катувань проти обвинувачених та навіть засуджених матросів контрастувало із практичною неможливістю притягнення офіцерів флоту до юридичної відповідальності за дійсно небезпечні вчинки.

Аналіз подальшого розвитку військово-морського статутного права має стати підґрунтям для окремих наукових досліджень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Aboucava C. Les intendants de la Marine sous l'Ancien Régime, contribution à l'étude du département, du port et arsenal de Toulon: thèse pour le doctorat en Droit. Aix-en-Provence : Université d'Aix-Marseille, 1951. 396 p.
2. Berbouche A. La Prévôté de la Marine au XVIIIe siècle. *Revue historique des Armées*. 1998. № 4. P. 79–86.
3. Berbouche A. Les institutions de la répression militaire maritime française à la fin de l'Ancien Régime. *Service historique de la Marine, Comité de Documentation Historique de la Marine*. Vincennes, 1998. P. 143–176
4. Berbouche A. Marine et justice. La justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime. Rennes : Presses universitaires de Rennes Collection 2010 284 p.
5. Bonnet de la Tour M. Les arsenaux de la Marine. thèse pour le doctorat en Droit. Paris : Université de Paris, 1949, 171 p.
6. Bournonville A. De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765–1909): Un exemple de stabilité administrative. *Sciences de l'Homme et Société*. Université Lille 2, 2014. 501 p.
7. Dumon F. Une carrière de commissaire de la Marine au XVIIIème siècle: François de Magny (1733-1800). Contribution à l'étude du corps des officiers de plume. *Thèse pour le doctorat en Droit*. Aix-en-Provence : Université d'Aix-Marseille, 1940. 299 p.
8. Dupont M., Taillemite É. Les guerres navales françaises : du Moyen Âge à la guerre du Golfe. Paris, S.P.M. 1995. 392 p.
9. De Veillecheze de la Mardiere F., L'évolution historique du contrôle de la Marine. *Thèse pour le doctorat en Droit*. Poitiers : Université de Poitier, 1913, 223 p.

10. Estienne R. La Marine royale sous le ministère du duc de Choiseul (1761–1766). *Thèse de l'École nationale des Chartes*. Paris : École nationale des Chartes. 1979. Vol. 2. 521 p.
11. Henaf A. le. Organisation administrative de la Marine sous l'Ancien Régime et la Révolution. *Thèse pour le doctorat en Droit*. Paris : Université de Paris, 1913, 176 p.
12. Maisondieu P. Le Commissariat de la Marine, thèse pour le doctorat en Droit. Paris : Université de Paris, 1934. 236 p.
13. Ordonnance du Roi, Concernant la Marine. Du 25 Mars 1765. Duc de Choiseul Louis. Paris, Imprimerie Royale, 1765. 344 p.
14. Verge-Franceschi M. La Marine française au XVIIIe siècle: guerre, administration, exploration. Paris, S.E.D.E.S. 1996. 451 p.