

**Криминологическая характеристика морского пиратства
как угрозы частноправовым интересам коммерческого
судоходства: теория и практика противодействия**

Коваль Владимир Николаевич

Доктор юридических наук,
Директор Юридического института,
профессор кафедры «Гражданское право и процесс»,
Севастопольский государственный университет,
299011, Российская Федерация, Севастополь, Гоголя, 23;
e-mail: v.n.koval@sevsu.ru

Годованник Евгений Валентинович

Доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Международное,
морское и таможенное право»,
Севастопольский государственный университет,
299011, Российская Федерация, Севастополь, Гоголя, 23;
e-mail: evgodovanik@sevsu.ru

Львов Владимир Геннадьевич

Доцент кафедры «Уголовное право и процесс»,
Севастопольский государственный университет,
299011, Российская Федерация, Севастополь, Гоголя, 23;
e-mail: vglvov@sevsu.ru

Аннотация

Целью проведенного исследования является основных направлений противодействия морскому пиратству с учетом комплексной криминологической характеристики. Рассмотрены международные конвенции и акты международных организаций в сфере противодействия морскому пиратству. Выделены ключевые признаки морского пиратства в современных условиях. Систематизированы способы противодействия морскому пиратству как уголовному преступлению международного характера. Установлено, что морское пиратство представляет собой значительную угрозу частноправовым интересам коммерческого судоходства, имея исключительно корыстный характер и нацеленность на причинение материального ущерба судовладельцу и собственнику груза, но при этом существует высокая вероятность причинения вреда дополнительным объектам правовой

охраны, таким, как жизнь и здоровье экипажа судна, что многоократно повышает общественную опасность морского пиратства. Обоснован тезис о том, что морское страхование как институт гражданского и морского частного права в вопросах определения характера и оценки риска совершения акта пиратства основывается на криминологических характеристиках и особенностях совершения исследуемого деяния, что подтверждает тезис о тесном взаимодействии публично-правовых и частноправовых институтов в современной правоприменительной практике в сфере коммерческого судоходства. Показано, что эффективное противодействие современному морскому пиратству имеет комплексный характер, предполагающий симбиоз военно-правоохранительных, социально-экономических и финансовых мер, направленных не только на пресечение фактических актов пиратства, но и на устранение финансовой и организационной основы, создающей причины и условия для противоправной деятельности ярко выраженного корыстного характера.

Для цитирования в научных исследованиях

Коваль В.Н., Годованник Е.В., Львов В.Г. Криминологическая характеристика морского пиратства как угрозы частноправовым интересам коммерческого судоходства: теория и практика противодействия // Вопросы российского и международного права. 2025. Том 15. № 11А. С. 173-179. DOI: 10.34670/AR.2025.89.37.019

Ключевые слова

Морское пиратство; криминологическая характеристика; торговое мореплавание; международное морское право; правотворчество международных организаций; частноправовые интересы; коммерческое судоходство; уголовные преступления международного характера.

Введение

Морское пиратство представляет собой одну из серьезных угроз коммерческому судоходству и реализуемым в данной сфере частным интересам его субъектов. При этом риски, связанные с угрозой совершения акта пиратства, в различных правовых системах относятся как к морским рискам (английские условия морского страхования), так и к военным рискам (норвежские условия страхования). В российской практике морского страхования компании-страховщики вправе самостоятельно определять, к какому виду рисков следует отнести пиратство [Международное морское право: публичное и частное 2023, с. 120].

Важной особенностью российского рынка морского страхования является то обстоятельство, что ч. 3 ст. 928 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) не допускает страхование расходов с целью выкупа. Это требование отечественного гражданского законодательства основывается на криминологической гипотезе о недопущении стимулирования захвата заложников с целью получения материальной выгоды (в то же время, напротив, в соответствии с английскими условиями морского страхования, выкуп пиратам не считается противозаконным и возмещается страховщиками) [Непейвода 2011, с. 48].

Реализация указанного концептуального подхода в гражданско-правовых нормах свидетельствует о тесной связи реализации частноправовых интересов и уголовно-правовых мер их защиты, а также о необходимости непосредственного применения криминологических

конструкций и постулатов при определении различных аспектов морского страхования в части юридической оценки определенных видов предполагаемых рисков.

Основная часть

Понятие и виды пиратства менялись и развивались на протяжении тысячелетий. За это время этот термин интерпретировался с учетом потребностей различных культур, политик и периодов. Происхождение слова «пират» не до конца ясно, но тот факт, что оно было зарождено в Греции, является бесспорным. Обычно авторы сходятся во мнении, что слово «пиратство» произошло от древнегреческого слова «πιρατή», что переводится как «совершать нападение» [Можейко 1994, с. 14].

До 1958 г. в международном праве не существовало определения пиратства. Первым важным международным договором, употребляющим понятие «пиратство», является Конвенция Организации Объединенных Наций по открытому морю Женевская конвенция) 1958 г.

Аналогичное определение позднее было отражено в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г., ратифицированной 166 государствами (далее – ЮНКЛОС).

Статьи 101 и 103 ЮНКЛОС определяют пиратство как «незаконное насилие, грабеж или задержание, не санкционированные каким-либо государством и совершаемые в личных целях или для получения частной выгоды; насилие, задержание или грабеж, совершаемые частным судном или самолетом в отношении другого корабля или самолета, лиц или товаров на борту и совершаемые в открытом море или в другом месте, не подпадающем под юрисдикцию какого-либо государства». Поскольку статья 309 ЮНКЛОС строго запрещает делать оговорки, если это прямо не разрешено, ни одно государство не сделало оговорку к статье 101, унифицировав, таким образом, данное определение.

Определение пиратства, представленное в статье 101 ЮНКЛОС, почти аналогично статье 15 Конвенции об открытом море 1958 г.

Основные компоненты определения пиратства в этой конвенции заключаются в следующем: во-первых, пиратский акт должен совершаться с «частными целями». Понятно, что подобная формулировка исключает из квалификации морского пиратства совершение насильственных нападений по политическим мотивам. В то же время, ни Конвенция Организации Объединенных Наций по открытому морю, ни ЮНКЛОС не дают определения термину «частные цели». Этот термин является предметом дискуссий, и в основном аргументируются две точки зрения. Некоторые авторы утверждают, что термин «частные цели» следует рассматривать как мотивацию субъекта преступления к получению финансовой выгоды от своей деятельности (наличие корыстного мотива как криминологический признак морского пиратства) [Агеев 2015, с. 340], что представляется достаточно аргументированным доктринальным подходом.

По данным Международной морской организации (ИМО), современное пиратство подразделяется на три основных вида, каждый из которых имеет свои криминологические особенности и методы действий:

1. Малочисленные группы вооружённых пиратов. Эти группы обычно состоят из небольшого количества людей, которые вооружены ножами и пистолетами. Они используют фактор внезапности, чтобы напасть на суда как в открытом море, так и в портах. Такие пираты стремятся быстро ограбить пассажиров и экипаж, захватить судовую кассу и часть груза,

который затем перегружают на свои катера или лодки. Как правило, они не захватывают само судно, а предпочитают ограничиваться быстрым грабежом и быстрым бегством. Такие нападения часто происходят в ночное время или при плохих погодных условиях, что позволяет пиратам скрыться незамеченными. Этот тип пиратства, как правило, менее опасен для жизни и здоровья экипажа и пассажиров, так как пираты избегают применения чрезмерной силы и насилия [Додонов 2008, с. 32].

2. Вооружённые банды с тяжёлым вооружением. Эти группы пиратов гораздо более агрессивны и опасны. Они вооружены крупнокалиберными пулемётами, автоматами и гранатомётами. В отличие от первых, эти банды не стесняются применять силу и часто истребляют весь экипаж захваченного судна. После захвата судна и уничтожения экипажа, пираты завладевают судном и грузом, который на нём находится. Эти банды могут использовать захваченные суда для дальнейших криминальных операций или продавать их на чёрном рынке. Из-за их жестокости и тяжёлого вооружения, такие пираты представляют серьёзную угрозу для международного судоходства. Их нападения часто происходят в удалённых районах, где патрулирование морских сил затруднено, что увеличивает их шансы на успешное завершение операции [Крикунов 2008, с. 140; Бреев 2012, с. 211].

3. Международные организованные преступные группы. Эти пиратские группы представляют собой наиболее сложную и хорошо организованную форму современного пиратства. Они нацелены на захват судов с особо ценными грузами и используют передовые технологии, такие как современная спутниковая навигация и средства связи. У этих групп есть разветвлённая агентурная сеть, которая позволяет им получать точную информацию о передвижениях ценных грузов и планировать свои атаки с максимальной эффективностью. Кроме того, они обладают обширными связями в различных эшелонах власти, что помогает им избегать ареста и продолжать свою преступную деятельность. Эти сети могут включать в себя как морских пиратов, так и наземных агентов, которые занимаются логистикой, планированием операций и реализацией награбленного имущества. Такие группы представляют наибольшую угрозу для международного судоходства из-за своей высокой организованности, технологической оснащённости и способности действовать в различных регионах мира.

Таким образом, современное пиратство охватывает широкий спектр действий, от быстрых грабежей до сложных и хорошо организованных операций. Малочисленные группы пиратов действуют быстро и решительно, стремясь к минимальному риску и максимальной прибыли. Вооружённые банды используют тяжёлое вооружение и жестокость, чтобы захватить суда и грузы. Международные организованные группы применяют современные технологии и разветвлённые сети агентов для захвата особо ценных грузов и избегания наказания [Рагунштейн А.Г., Рагунштейн О.В. 2010, с. 347].

Все эти виды пиратства представляют серьёзную угрозу для безопасности международного судоходства, включая частноправовые интересы судоходных компаний и владельцев грузов, требуя постоянных координированных усилий на глобальном уровне для борьбы с этим явлением [Ефимов 2001, с. 68].

Как справедливо отмечает М.М. Мозговой, начиная с 2008 г., когда произошел резкий рост количества и интенсивности пиратских нападений, Российская Федерация принимает активное участие в уничтожении плавательных средств, которые используются пиратами для совершения противоправных действий в акватории Аденского залива, а также в пресечении основных путей формирования пиратских банд, прежде всего – через выявление их источников финансирования [Мозговой 2023, с. 499].

Таким образом, эффективное противодействие морскому пиратству, как угрозе частноправовым интересам коммерческого судоходства, в современных условиях имеет комплексный характер, подразумевающий сочетание как военно-правоохранительных (силовых) мер противодействия, так и социально-экономических мер, а также выявление и пресечение финансовых потоков, связанных с совершением противоправных пиратских действий и обеспечивающих возможность их совершения с технической и организационной стороны.

Заключение

В результате проведенного исследования криминологических особенностей современного морского пиратства как угрозы частноправовым интересам коммерческого судоходства можно сделать следующие обобщающие выводы доктринального и научно-практического характера.

Во-первых, морское пиратство представляет собой значительную угрозу частноправовым интересам коммерческого судоходства, имея исключительно корыстный характер и нацеленность на причинение материального ущерба судовладельцу и собственнику груза, но при этом существует высокая вероятность причинения вреда дополнительным объектам правовой охраны, таким, как жизнь и здоровье экипажа судна, что многократно повышает общественную опасность морского пиратства.

Во-вторых, морское страхование как институт гражданского и морского частного права в вопросах определения характера и оценки риска совершения акта пиратства основывается на криминологических характеристиках и особенностях совершения исследуемого деяния, что подтверждает тезис о тесном взаимодействии публично-правовых и частноправовых институтов в современной правоприменительной практике в сфере коммерческого судоходства.

В-третьих, эффективное противодействие современному морскому пиратству имеет комплексный характер, предполагающий симбиоз военно-правоохранительных, социально-экономических и финансовых мер, направленных не только на пресечение фактических актов пиратства, но и на устранение финансовой и организационной основы, создающей причины и условия для противоправной деятельности ярко выраженного корыстного характера.

Библиография

1. Агеев Н.В. Международное морское пиратство: проблемы и пути его разрешения и имплементация норм в российское законодательство // Образование и наука в современных условиях: Материалы V Междунар. науч.-практ. конф. Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2015. С. 339-343.
2. Бреев А.В. Проблемы правовой регламентации морского терроризма в России / Молодой ученый. 2012. № 10. С. 211-213.
3. Додонов В.Н. Ответственность за пиратство (морской разбой) в современном уголовном праве // Правовое государство. 2008. № 4. С. 31-35.
4. Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика. М.: РосКонсульт, 2001. 448 с.
5. Крикунов А. Современный морской терроризм // Военный дипломат. 2008. № 2. С. 139-142.
6. Международное морское право: публичное и частное / коллектив авторов; под ред. Д.К. Лабина и В.Н. Коваля. М.: КНОРУС, 2023. 412 с.
7. Можайко И.В. История пиратства. Пираты, корсары, флибустьеры, рейдеры. СПб.: Вистон. 1994. 352 с.
8. Мозговой М.М. Международно-правовые аспекты борьбы с морским пиратством в современных реалиях // Вопросы российской юстиции. 2023. № 24. С. 497-503.
9. Непейвода И.В. Морское страхование: пиратство // Морское страхование. 2011. № 2. 43-52 с.
10. Рагунштейн А.Г., Рагунштейн О.В. Развитие морского пиратства у берегов Сомали в начале XXI в. // Наука и современность. 2010. № 4-2. С. 344-347.

Criminological Characterization of Maritime Piracy as a Threat to Private Legal Interests of Commercial Shipping: Theory and Practice of Counteraction

Vladimir N. Koval'

Doctor of Juridical Sciences,
Director of the Law Institute,
Professor of the Department of "Civil Law and Procedure",
Sevastopol State University,
299011, 23, Gogolya str., Sevastopol, Russian Federation;
e-mail: v.n.koval@sevsu.ru

Evgenii V. Godovanik

Doctor of Juridical Sciences, Associate Professor,
Head of the Department of "International, Maritime and Customs Law",
Sevastopol State University,
299011, 23, Gogolya str., Sevastopol, Russian Federation;
e-mail: evgodovanik@sevsu.ru

Vladimir G. L'vov

Associate Professor of the Department of "Criminal Law and Procedure",
Sevastopol State University,
299011, 23, Gogolya str., Sevastopol, Russian Federation;
e-mail: vglvodv@sevsu.ru

Abstract

The aim of the conducted research is to identify the main directions of countering maritime piracy, taking into account its comprehensive criminological characterization. International conventions and acts of international organizations in the field of combating maritime piracy are considered. Key features of maritime piracy in modern conditions are identified. Methods of countering maritime piracy as an international criminal offense are systematized. It is established that maritime piracy poses a significant threat to the private legal interests of commercial shipping, having an exclusively mercenary nature and being aimed at causing material damage to the shipowner and cargo owner, yet there is a high probability of harm to additional legally protected objects, such as the life and health of the ship's crew, which multiplies the public danger of maritime piracy. The thesis is substantiated that marine insurance as an institution of civil and maritime private law in matters of determining the nature and assessing the risk of a piracy act is based on criminological characteristics and peculiarities of the commission of the studied act, which confirms the thesis about the close interaction of public-law and private-law institutions in modern law enforcement practice in the field of commercial shipping. It is shown that effective counteraction to modern maritime piracy is comprehensive, implying a symbiosis of military-law enforcement, socio-economic, and financial measures aimed not only at suppressing actual acts of piracy but also

at eliminating the financial and organizational basis that creates causes and conditions for illegal activity of a pronounced mercenary nature.

For citation

Koval' V.N., Godovanik E.V., L'vov V.G. (2025) Kriminologicheskaya kharakteristika morskogo piratstva kak ugrozy chastnopravovym interesam kommercheskogo sudokhodstva: teoriya i praktika protivodeystviya [Criminological Characterization of Maritime Piracy as a Threat to Private Legal Interests of Commercial Shipping: Theory and Practice of Counteraction]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 15 (11A), pp. 173-179. DOI: 10.34670/AR.2025.89.37.019

Keywords

Maritime piracy; criminological characterization; merchant shipping; international maritime law; law-making by international organizations; private legal interests; commercial shipping; international criminal offenses.

References

1. Ageev, N.V. (2015). Mezhdunarodnoe morskoe piratstvo: problemy i puti ego razresheniia i implementatsii norm v rossiiskoe zakonodatel'stvo [International maritime piracy: problems and ways to resolve it and the implementation of norms into Russian legislation]. In *Obrazovanie i nauka v sovremennykh usloviiakh: Materialy V Mezhdunar. nauch.-prakt. konf.* [Education and Science in Modern Conditions: Proceedings of the V International Scientific-Practical Conference] (pp. 339–343). Cheboksary: TsNS «Interaktiv plius».
2. Breev, A.V. (2012). Problemy pravovoi reglamentatsii morskogo terrorizma v Rossii [Problems of legal regulation of maritime terrorism in Russia]. *Molodoi uchenyi* [Young Scientist], (10), 211–213.
3. Dodonov, V.N. (2008). Otvetstvennost' za piratstvo (morskoi razboi) v sovremennom ugolovnom prave [Responsibility for piracy (sea robbery) in modern criminal law]. *Pravovoe gosudarstvo* [Rule-of-Law State], (4), 31–35.
4. Efimov, S.L. (2001). *Morskoe strakhovanie. Teoriia i praktika* [Marine insurance. Theory and practice]. Moscow: RosKonsul't.
5. Krikunov, A. (2008). Sovremennyi morskoi terrorizm [Modern maritime terrorism]. *Voennii diplomat* [Military Diplomat], (2), 139–142.
6. *Mezhdunarodnoe morskoe pravo: publichnoe i chastnoe* [International maritime law: public and private]. (2023). (D.K. Labin & V.N. Koval', Eds.). Moscow: KNORUS.
7. Mozheiko, I.V. (1994). *Istoriia piratstva. Piraty, korsary, flibust'ery, reidery* [History of piracy. Pirates, privateers, buccaneers, raiders]. St. Petersburg: Viston.
8. Mozgovoi, M.M. (2023). Mezhdunarodno-pravovye aspeki bor'by s morskim piratstvom v sovremennykh realiiaakh [International legal aspects of the fight against maritime piracy in modern realities]. *Voprosy rossiiskoi iustitsii* [Issues of Russian Justice], (24), 497–503.
9. Nepeivoda, I.V. (2011). Morskoe strakhovanie: piratstvo [Marine insurance: piracy]. *Morskoe strakhovanie* [Marine Insurance], (2), 43–52.
10. Ragunshtein, A.G. & Ragunshtein, O.V. (2010). Razvitiie morskogo piratstva u beregov Somali v nachale XXI v. [Development of maritime piracy off the coast of Somalia in the early 21st century]. *Nauka i sovremennost'* [Science and Modernity], (4-2), 344–347.