

УДК 34**DOI: 10.34670/AR.2025.71.76.028****Легально-правовые аспекты квалификации пиратства как
транснационального преступления****Жебриков Василий Витальевич**

Исследователь,
Российская академия народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской Федерации
119571, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, 82;
e-mail: iarturian@inbox.ru

Аннотация

В статье показано, что пиратство представляет собой, исходя из принципиально правовой сущности, по субъектному составу, по объект-предметной характеристике, по степени деструктивных последствий общеуголовный состав преступления, то есть преступление международного характера (транснациональное преступление). В результате анализа сделан вывод о том, что существование взаимоисключающей, диаметрально противоположной юридико-регулятивной ситуации, связанной с дифференциацией правовых установок, способной оказать влияние на толковательную, правоприменительную и квалификационную практику, стало предметом теоретико-доктринального анализа. Предлагается авторское определение преступления пиратства как общественно опасного противоправного виновного деяния, совершенного в международно-правовом пространстве открытого мира с лично-корыстными мотивами частными физическими лицами вне прямой связи с деятельностью государства.

Для цитирования в научных исследованиях

Жебриков В.В. Легально-правовые аспекты квалификации пиратства как транснационального преступления // Вопросы российского и международного права. 2025. Том 15. № 8А. С. 212-217. DOI: 10.34670/AR.2025.71.76.028

Ключевые слова

Пиратство, транснациональное преступление, международное право, Нионское соглашение, морское право, квалификация преступлений, международная безопасность.

Введение

Сообразуясь с содержанием статьи 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (далее-Конвенция) под пиратством следует понимать любое из перечисленных ниже действий: а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

1) в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;

2) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

3) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом; с

4) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряваемого в подпункте "а" или "б" [Конвенция ООН по морскому праву, [www](http://www.un.org)].

Основное содержание

Помимо юридико-нормативного содержания статьи 101 Конвенции, фиксирующей и утверждающей, в превалирующей мере, уголовно-квалификационные и конструктивные альтернативные признаки терминологического наполнения пиратства в аспекте применения уголовных санкций и констатации степени общественной опасности, правовое содержание понятия и характеристики пиратства также дополняют и конкретизируют статьи 100, 102-105, 107. В соответствии с данными договорными положениями, делающими особый акцент на деликтоспособности и субъектном составе, общественно опасные виновные противоправные деяния, признаваемые преступными и квалифицируемые на основе базовых критериев соответствующих неправомерных деяний как акты пиратства, совершаются с корыстно-имущественными мотивами частными лицами. Такие деяния, в данном случае, влекут за собой уголовную ответственность за их совершение исключительно для отдельных, независимых физических лиц безотносительно какой-либо связи с государством и его должностными уполномоченными лицами, реализующими делегированные публично-властные функции.

Не менее важным, а, в некоторых случаях, и приоритетным обстоятельством в рамках обозреваемого вопроса является, в соответствии со положениями ст. 102 и 104 Конвенции, практически допустимая, имеющая место возможность совершения общественно опасных виновных деяний, образующих консолидировано или отдельно состав преступления пиратства, со стороны судов или летательных аппаратов, пребывающих на государственной(военной) службе, экипаж которых осуществил мероприятия по организации мятежа, захватил реальный контроль и реализовал управление в отношении таких судов или летательных аппаратов. Нормативное содержание ст. 102 и 104 в данном юридико-регулятивном моменте фиксирует однозначную и одностороннюю позицию на отождествление таких действий, совершённых летательным аппаратом или судном, состоящим на государственной(военной) службе, с актами, предпринятыми отдельными физическими лицами с использованием частновладельческого

транспортного средства, что, тем не менее, не устраняет коллизионного толковательного подхода к идентификации первичных признаков вышеописанных актов.

В частности, речь идёт о том, что договорные положения, сознательно определяя преступления пиратства как общественно опасные виновные деяния, совершаемые частными лицами вне какой-либо прямой, выявленной, объективной связи с деятельностью и функционированием правительственных структур, в то же самое время, хотя и обозначая условия наступления событий, не зависящих от воли специальных публичных должностных лиц, продуцируют вполне обоснованные, целесообразные с точки зрения настоящего универсально-правового режима предпосылки для признания неправомерных посягательств на морское судоходство как деяний, совершаемых государством флага судна или летательного аппарата. Другими словами, для признания в полноценном виде такого феномена настоящей правовой реальности как «государственное пиратство» или же «акты пиратства, предпринимаемые со стороны государств».

Существование взаимоисключающей, диаметрально противоположной друг другу юридико-регулятивной ситуации, связанной с дифференциацией правовых установок, могущей оказать инновационное влияние на толковательную, правоприменительную и квалификационную практику, безусловно, не осталось в стороне от теоретико-доктринального анализа. Именно поэтому, с опорой на достижения международного правотворчества, выразившихся в межгосударственных многосторонних соглашениях, нашло своё отражение в трудах и изысканиях отечественных специалистов. Так, в свою очередь, апеллируя к положениям Нионского соглашения 1937 года, в частности, к статье 1, и Дополнительному Соглашению к Нионскому Соглашению, в частности, к статье 3, можно увидеть, что умышленные насильственные противоправные действия, совершающиеся против иностранных торговых(коммерческих) судов, не принадлежащих воюющим сторонам, государственными военными кораблями, воздушными или надводными судами квалифицируются как проявление актов пиратства [Нионское соглашение, www].

В связи с этим, Р.А. Брунер и Р.С. Галиев, проанализировавшие и сведшие к единообразному, гомогенному дефинитивному содержанию разнонаправленные теоретико-доктринальные изыскания нескольких десятков отечественных исследователей, предприняли фундаментальную, многоплановую сравнительно-правовую аналитическую работу. В частности, в качестве возможной, концептуально-абстрактной модели преступления «государственного пиратства» ими предлагалась конструкция, которая на уровне элементов субъективной и объективной стороны рассматривает подобные действия как организацию или совершение умышленного, виновного, общественного опасного деяния, выраженного в преступном насилии(противоправный захват или грабёж) в международно-правовом пространстве открытого моря государственным(военным) судном или летательным аппаратом в виде посягательства на какое либо иное судно или летательный аппарат другого государства флага или угрозы таковыми действиями. Кроме того, в данном случае не будет иметь значение, осуществляются ли такие действия в виде лично-корыстного мотива или же, напротив, санкционированы той или иной формой официального волеизъявления(приказа) государственных компетентных органов.

Другими словами, у нас имеется вполне логично выстроенная теоретико-правовую модель преступления «государственного пиратства», имеющая прочное правовое основание в виде универсальных конвенционных положений и вышеназванного международного договора в лице Нионского соглашения, прямо предписывающего рассматривать насильственные преступные

действия против морского коммерческо-торгового судоходства как акты пиратства со стороны государств. Тем не менее, сами же исследователи Р.А. Брунер и Р.С. Галиев, ссылаясь, в частности, на Г.М. Мелкова, констатируют, что в данном юридико-правовом случае речь идёт скорее не об отраслевой специфике международного уголовного права, а о международном преступлении агрессии в контексте права международной безопасности с последствиями в виде политической и материальной международной ответственности государств [Брунер, Галиев, 2013].

Говоря иначе, юридически существенные признаки общественно опасного деяния здесь будут подвергаться квалификационно-правоприменительному воздействию с учётом содержания Римского Статута Международного уголовного суда, в частности, ст.5, (далее-Статут МУС) и Резолюции RC/Res.6(Приложение 1,п.1-2) [Резолюция RC/Res.6, [www](http://www.icaad.org)], где международное преступление агрессии, как особо опасное проявление посягательства на международный мир и безопасность, означает, в общем смысле, планирование, подготовку, инициирование или осуществление лицом, которое в состоянии фактически осуществлять руководство или контроль за политическими или военными действиями государства, акта агрессии, который в силу своего характера, серьезности и масштабов является грубым нарушением Устава ООН и выражается в применении и использовании потенциала вооружённых сил конкретного государства. Это, в свою очередь, позволяет однозначно констатировать, что, несмотря на существование некоего, вполне значимого пробела в положениях Конвенции относительно конструктивных(элементно-составных) признаков преступления пиратства и возникающих по этому поводу споров относительно возможности совершения таких деструктивных, неправомерных актов государственными(военными) судами или летательными аппаратами, в конечном итоге, в современных реалиях универсального регулирования пиратство остаётся общеуголовным составом преступления, совершаемым исключительно частными физическими лицами с корыстно-имущественными мотивами.

Заключение

Таким образом, обобщая первоочерёдные, атрибутивные признаки преступления пиратства, утверждать, что оно, безусловно, являет собой, исходя из принципиально правовой сущности, по субъектному составу, по объект-предметной характеристике, по степени деструктивных, разрушительных последствий общеуголовный состав преступления, то есть, собственно, преступление международного характера(транснациональное преступление). Именно потому, в связи с этим, полагается возможным, подводя окончательный итог всей проделанной выше работы, дать наиболее полное, развёрнутое и диверсифицированное определение преступлению пиратства. Преступлением пиратства признаётся общественно опасное противоправное виновное деяние, совершенное в международно-правовом пространстве открытого мира с лично-корыстными мотивами частными физическими лицами вне прямой, выявленной, объективной связи с деятельностью и функционированием государства, его компетентных учреждений и структур, уполномоченных должностных лиц, выраженное в совершении со стороны экипажа какого-либо частновладельческого судна или летательного аппарата либо, в ином случае, со стороны государственного(военного) транспортного средства, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль в отношении такого средства, любых неправомерных актов насилия, задержания или грабежа, направленных против другого судна или летательного аппарата, против лиц, имущества, находящихся на их борту.

Библиография

1. Брунер, Р. А. Проблема разграничения понятий «морское пиратство» и «государственное пиратство» / Р. А. Брунер, Р. С. Галиев // Современное право. – 2013. – № 2. – С. 128-131.
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10 декабря 1982 г.) [Электронный ресурс]. – URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 07.05.2023).
3. Нионское соглашение (заключено в г. Нионе 14 сентября 1937 г.) [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/2540277/> (дата обращения: 07.05.2023).
4. Резолюция RC/Res.6, принятая на Обзорной конференции по Римскому статуту Международного уголовного суда (г. Кампала, 31 мая – 11 июня 2010 г.) [Электронный ресурс]. – URL: <https://treaties.un.org/doc/source/docs/RC-Res.6-ENG.pdf> (дата обращения: 07.05.2023).
5. Ahmad M. Maritime piracy operations: Some legal issues //Journal of international maritime safety, environmental affairs, and shipping. – 2020. – Т. 4. – №. 3. – С. 62-69.
6. Haywood R., Spivak R. Maritime piracy. – Routledge, 2013.
7. Bensassi S., Martinez-Zarzoso I. How costly is modern maritime piracy to the international community? //Review of International Economics. – 2012. – Т. 20. – №. 5. – С. 869-883.
8. Nincic D. Maritime piracy in Africa: The humanitarian dimension //African Security Studies. – 2009. – Т. 18. – №. 3. – С. 1-16.
9. Daxecker U., Prins B. Insurgents of the sea: Institutional and economic opportunities for maritime piracy //Journal of conflict resolution. – 2013. – Т. 57. – №. 6. – С. 940-965.
10. Marchione E., Johnson S. D. Spatial, temporal and spatio-temporal patterns of maritime piracy //Journal of Research in Crime and Delinquency. – 2013. – Т. 50. – №. 4. – С. 504-524.

Legal Aspects of Qualifying Piracy as a Transnational Crime

Vasili V. Zhebrikov

Researcher,
Russian Presidential Academy
of National Economy and Public Administration,
119571, 82 Vernadskogo ave., Moscow, Russian Federation;
e-mail: iarturian@inbox.ru

Abstract

The article demonstrates that piracy, based on its fundamental legal nature, subject composition, object-subject characteristics, and the degree of destructive consequences, constitutes a general criminal offense, i.e., a crime of international character (transnational crime). The analysis concludes that the existence of a mutually exclusive, diametrically opposite legal and regulatory situation related to the differentiation of legal frameworks, capable of influencing interpretive, law enforcement, and qualification practices, has become the subject of theoretical and doctrinal analysis. The author proposes an original definition of the crime of piracy as a socially dangerous, unlawful, culpable act committed in the international legal space of the open sea with private, self-serving motives by private individuals without direct connection to state activities.

For citation

Zhebrikov V.V. (2025) Legal'no-pravovyye aspekty kvalifikatsii piratstva kak transnatsional'nogo prestupleniya [Legal Aspects of Qualifying Piracy as a Transnational Crime]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 15 (8A), pp. 212-217. DOI: 10.34670/AR.2025.71.76.028

Keywords

Piracy, transnational crime, international law, Nyon Agreement, maritime law, crime qualification, international security.

References

1. Bruner, R. A. The problem of distinguishing the concepts of "maritime piracy" and "state piracy" / R. A. Bruner, R. S. Galiev // *Modern Law*. – 2013. – No. 2. – pp. 128-131.
2. United Nations Convention on the Law of the Sea (concluded in Montego Bay on December 10 1982) [Electronic resource]. – URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (date of reference: 05/07/2023).
3. The Nyon Agreement (concluded in Nyon on September 14, 1937) [Electronic resource]. – URL: <https://base.garant.ru/2540277/> / (date of access: 05/07/2023).
4. Resolution RC/Res.6, adopted at the Review Conference on Rome Law at the International Level (Kampala, May 31 – June 11, 2010) [Electronic resource]. – URL: <https://treaties.un.org/doc/source/docs/RC-Res.6-ENG.pdf> (accessed: 05/07/2023).
5. Ahmad M. Maritime piracy operations: some legal issues // *Journal of International Maritime Security, Environmental Protection and Navigation*. – 2020. – Vol. 4. – No. 3. – pp. 62-69.
6. Heywood R., Spivak R. *Maritime piracy*. – Rutledge, 2013.
7. Bensassi S., Martinez-Zarzoso I. How expensive is modern maritime piracy to the international community? // *An overview of the international economy*. 2012. Vol. 20. no. 5. pp. 869-883.
8. Nincic D. Maritime piracy in Africa: a humanitarian dimension // *Security studies in Africa*. – 2009. – Vol. 18. – No. 3. – pp. 1-16.
9. Daxeker U., Prince B. Sea rebels: institutional and economic opportunities for maritime piracy // *Journal of Conflict Resolution*. – 2013. – Vol. 57. – No. 6. – pp. 940-965.
10. Marchione E., Johnson S. D. Spatial, temporal, and space-time models of maritime piracy // *Journal of Crime and Delinquency Research*, 2013, vol. 50, No. 4, pp. 504-524.