

Совершенствование законодательства об ответственности за совершение актов морского пиратства



А. А. Головина,
старший преподаватель
кафедры «Публичное
право» Государственного
морского университета
им. адм. Ф. Ф. Ушакова

Обеспечение состояния защищенности морских судов и членов экипажей от различных опасностей, имеющих преступную природу, – важная задача, решаемая различными способами, включающими в себя также применение уголовно-правовых инструментов.

История морского флота свидетельствует о том, что угрозы безопасности связаны не только с природными явлениями, агрессивной окружающей средой и эксплуатацией судов и портовых средств как технически сложных элементов, но и с человеческим фактором, который является одним из главных причин аварийности [1]. При этом к ситуациям, грозящим причинением вреда здоровью и жизни человека, утратой или повреждением имущества на море приводят не только неосторожные действия, связанные с ошибками, усталостью, недостаточной квалификацией моряков и т. д. Нередко вред охраняемым действующим законодательством интересам становится следствием умышленных действий

лиц. К ним необходимо отнести и морское пиратство [2]. Данное преступление зародилось много веков назад, сопутствуя развитию торгового судоходства [3].

Ошибочно полагать, что рассматриваемое деяние не является распространенным в современном мире. По информации Международного морского бюро [4], ведущего статистику регистрируемых пиратских нападений, в 2020 г. зафиксировано 195 актов морского пиратства, в 2021 г. – 132, в 2022 г. – 115, в 2023 г. – 120, а за 2024 г. – 116. При этом необходимо отметить, что реальное число таких преступлений предположительно выше, так как не все факты нападений регистрируются и учитываются данными официальной статистики.

Внимания заслуживают также сведения об использовании различного рода оружия, применяемого в указанные периоды в большинстве нападений. Кроме того, опасными последствиями зафиксированных в статистических данных актов морского пиратства стали захват членов экипажа в заложники (126 зафиксированных случаев за 2024 г., в 2023 г. – 73, в 2022 г. – 41, в 2021 г. – 8), похищения членов экипажа (12 фактов за 2024 г.) и т. д.

К числу наиболее опасных последствий морского пиратства необходимо отнести убийство пиратами моряков. Статистические отчеты Международного морского бюро последних лет свидетельствуют о единственном зафиксированном факте умышленного причинения смерти члену экипажа захваченного судна (2021), однако важно понимать, что угроза подобных последствий при пиратском нападении присутствует всегда.



Все это подтверждает необходимость совершенствования применяемых в современном мире правовых инструментов противодействия описываемому феномену. Целью настоящей работы является выработка предложений по совершенствованию законодательства России об ответственности за совершение пиратства в части квалификации умышленного причинения смерти в условиях пиратских нападений.

Законодательство о борьбе с морским пиратством

Одним из инструментов борьбы с актами морского пиратства являются соответствующие нормы действующего законодательства в области обеспечения безопасности мореплавания. Международную правовую базу борьбы с пиратством составляют положения Женевской конвенции 1958 г. об открытом море и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которые определяют рассматриваемое противоправное явление через тождественные признаки.

Важно также отметить содержание Конвенции ООН о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. Указанными международными договорами предусмотрена обязанность для ратифицировавших их государств криминализировать деяния, направленные

против безопасности мореплавания, в том числе пиратские нападения.

Особое место среди правовых инструментов, направленных на обеспечение противодействия рассматриваемому преступлению, отводится нормам национальных законодательств. В Российской Федерации соответствующий уголовно-правовой запрет впервые появился с принятием Уголовного кодекса (УК РФ) 1996 г. В статье 227 закреплены основания для наступления уголовной ответственности за «пиратство», под которым понимается «нападение на морское или речное судно в целях хищения чужого имущества, совершенное с применением насилия, опасного для жизни и здоровья, или под угрозой применения такого насилия» [5].

Анализ объективных и субъективных признаков данного состава преступления показывает, что ст. 227 УК РФ «пиратство» в понимании действующего Уголовного кодекса представляет собой специальную норму по отношению к ст. 162 УК РФ «разбой».

Указанный подход является достаточно распространенным в современном мире. При отсутствии в национальном законодательстве специальной нормы о пиратстве соответствующее преступление может быть квалифицировано как разбой [6], по этой же причине пиратство зачастую называют «морским разбоем» [7].

Отметим, что составы таких преступлений, как разбой и пиратство, ха-

рактеризуются схожими признаками объективной стороны — преступными деяниями в виде нападения с применением насилия либо с угрозой его применения. Общим для рассматриваемых составов являются также способы совершения преступных деяний, выраженные в применении насилия либо угрозы его применения, а также корыстная цель совершения нападения — хищение чужого имущества (как признак субъективной стороны).

Рассматриваемые составы преступлений предусматривают в качестве квалифицирующего признака применение оружия или предметов, используемых в качестве оружия (ч. 2 ст. 227 и ч. 2 ст. 162 УК РФ). В качестве такового могут быть использованы вещи материального мира, посредством которых возможно причинение вреда здоровью и жизни человека. В данном случае будет иметь место физическое насилие.

Возможно также совершение психологического насилия с использованием оружия или предметов, используемых в качестве оружия, когда они выступают в рамках угрозы применения насилия в качестве средства устрашения.

Однако данные составы имеют существенное отличие: «пиратство» и «разбой» характеризуются различными объектами. В первом случае непосредственным объектом преступного посягательства является состояние защищенности



морского судоходства, а также жизнь, здоровье и отношения собственности (в качестве дополнительного объекта), тогда как во втором — отношение собственности, а также жизнь и здоровье человека.

Таким образом, пиратство посягает не только непосредственно на отношения собственности и дополнительно на здоровье и жизнь человека, но и на общественную безопасность, в частности, на нормальное функционирование морского судоходства.

Анализ содержания положений указанных норм свидетельствует о наличии некоторых проблемных аспектов, которые могут вызвать сложности в рамках правоприменительной практики, а также являются дискуссионными в части соблюдения некоторых принципов уголовного права РФ [8].

Проблема квалификации убийства, совершенного в рамках пиратского нападения

Проведенный уголовно-правовой анализ исследуемых составов преступлений также показал отличия в подходе к их квалификации. Действующее уголовное законодательство предусматривает в качестве квалифицирующих признаков разбоя, в том числе причинение тяжкого вреда здоровью человека, что исключает необходимость дополнительной квалификации

Так, в п. 3 ст. 105 УК РФ в качестве квалифицирующего признака закреплена сопряженность убийства с разбоем, бандитизмом и вымогательством. Как сопряженное с разбоем, вымогательством или бандитизмом следует квалифицировать убийство в процессе совершения указанных преступлений [9]. В этой связи наблюдается ситуация, при которой умышленное причинение смерти, сопряжение с разбоем, фактически образует множественность преступлений в форме совокупности и влечет за собой квалификацию содеянного по одной из частей ст. 162 УК РФ и п. 3 ст. 105 УК РФ.

Однако возникает вопрос о квалификации умышленного причинения смерти при совершении акта морского пиратства. Анализ ст. 105 УК в этом отношении показывает, что сопряженность с пиратством также образует совокупность преступлений, однако убийство в данном случае не будет подпадать под признаки ч. 2 ст. 105 УК, а должно быть квалифицировано по ч. 1 данной статьи, в том числе

с учетом недопустимости применения уголовного закона по аналогии.

В этой связи можно предположить возможность квалификации умышленного причинения смерти при пиратском нападении по п. 3 ч. 2 ст. 105 УК РФ (при условии совокупности со ст. 227 УК РФ), ссылаясь на корыстные побуждения нападающих, или по п. к ст. 105 УК РФ (если убийство совершено для облегчения совершения пиратства или для целей его сокрытия). Однако это возможно только при наличии указанных мотивов или целей нападавших, что будет необходимо доказать в рамках уголовного процесса.

Таким образом, отсутствие однозначности в данном вопросе порождает проблемы правоприменительного характера.

Выводы и предложения

Можно заключить, что разбой, при котором совершается умышленное причинение смерти, квалифицируется по ст. 162 и п. 3 ч. 2 ст. 105, тогда как пиратство (являющееся специальной нормой по отношению к разбою) — по ст. 227 и ч. 1 ст. 105. Квалификация по п. 3 или п. к ст. 105 УК РФ в данном случае возможна только в случае доказанного наличия корыстных мотивов лица или цели скрыть преступление или облегчить его совершение соответственно.

Представляется, что такой подход не отвечает принципу справедливости. Убийство, сопряженное с разбоем, фактически понимается в качестве более опасного деяния, чем убийство, сопряженное с пиратством, что является спорным фактом, так как «пиратство» необходимо понимать, как специальную норму по отношению к «разбою».

Указанная проблема может быть решена посредством внесения изменений в действующий УК РФ, например, путем дополнения п. 3 ч. 2 ст. 105 положением о сопряженности не только с разбоем, но и с пиратством.

Представляется, что указанное предложение может быть оценено правоведами как избыточное по причине относительно небольшой распространенности морского пиратства и, как следствие, случаев умышленного причинения смерти при его совершении. Однако совершенствование законодательства об ответственности за преступления, направленные против человеческой жизни, в том числе в условиях совершения преступлений на морском транспорте, является важным шагом в обеспечении безопасности мореплавания с помощью правовых инструментов. ■

Источники

1. Томилин А. Н., Дорофеев Е. М., Дорофеев А. М., Дорофеева Е. В. Особенности проявления «человеческого фактора» в авариях на морском транспорте // Эксплуатация морского транспорта. 2023. № 1(106). С. 67–74. DOI: 10.34046/aumsuomt106/11. EDN: VGTWZ.
2. Литвин Т. А., Сизько А. О., Карпенко Д. О. Проблемы обеспечения безопасности мореплавания // Тенденции развития науки и образования. 2023. № 104–9. С. 110–113. DOI: 10.18411/trnio-12-2023-501. EDN: HRDOWX.
3. Ван Зань, Серебренникова А. В., Лебедев М. В. Пиратство — вызовы современности // Пробелы в российском законодательстве. 2020. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/piratstvo-vyzovy-sovremennosti> (дата обращения: 03.01.2025).
4. Piracy and armed robbery against ship report for the period 1 January 30 September 2024. URL: <https://icc-ccs.org/> (дата обращения: 29.12.2024).
5. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 28.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 08.01.2025) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
6. Головина А. А. Исторические аспекты становления и развития российского уголовного законодательства о морском пиратстве. Часть 1 // Вопросы истории. 2023. № 1–1. С. 88–91. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202301Statyi26. EDN: EGDSKU.
7. Нечаева Д. С. Международно-правовое регулирование борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море // Океанский менеджмент. 2024. № 1 (24). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodno-pravovoe-regulirovanie-borby-s-piratstvom-i-vooruzhennym-razboem-na-more> (дата обращения: 05.01.2025).
8. Головина А. А. К вопросу о понимании сущности морского пиратства в современном российском законодательстве // Евразийский юридический журнал. 2019. № 5(132). С. 242–244. EDN: EIPSLZ.
9. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 27.01.1999 N 1 (ред. от 03.03.2015) «О судебной практике по делам об убийстве (ст. 105 УК РФ)» // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».