

## Квалификация морского пиратства в условиях автономного судовождения

**Аннотация.** В работе исследуются особенности квалификации морского пиратства как уголовного преступления в условиях использования морских судов с высоким уровнем автономности. Объектом исследования выступают общественные отношения, складывающиеся по поводу применения уголовно-правовой нормы об ответственности за пиратство при нападении на морские автономные надводные суда. Цель исследования состоит в выявлении особенностей квалификации указанного преступления, если оно совершается посредством нападения на морские суда без экипажа, а также применимости соответствующей нормы уголовного законодательства к данному деянию. На основании уголовно-правового анализа нормы уголовного права автором исследована возможность фактической реализации признаков пиратства в условиях нападения на морские суда различного уровня автономности. С использованием метода моделирования ситуаций пиратских нападений на автономные суда высказана гипотеза о невозможности квалификации подобных актов при совершении их в отношении судов, управляемых полностью удаленно (при отсутствии членов экипажа на борту), а также управляемых посредством использования технологий искусственного интеллекта. Указанный вывод с некоторыми оговорками подтверждает исследуемый в работе тезис о том, что внедрение в мореходную практику технологий автономного судовождения позволит снизить число актов пиратских нападений, однако резюмируется, что достижение подобного результата в основном будет связано с невозможностью квалификации совершенных деяний в качестве пиратства по причине фактического отсутствия некоторых обязательных юридических признаков пиратства, закрепленных в законодательстве.

**Ключевые слова:** автономное судоходство; морское пиратство; преступление; автономное судно; уголовное законодательство; квалификация; безопасность мореплавания; нападение; уровни автономности; экипаж.

**Для цитирования:** Головина А. А. Квалификация морского пиратства в условиях автономного судовождения // Актуальные проблемы российского права. — 2025. — Т. 20. — № 4. — С. 112–121. — DOI: 10.17803/1994-1471.2025.173.4.112-121.

### Classification of Maritime Piracy in the Setting of Autonomous Navigation

Anastasia A. Golovina, Senior Lecturer, Department of Public Law, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University, Novorossiysk, Russian Federation  
a.a.golovina@mail.ru

**Abstract.** The paper examines the specifics of classifying maritime piracy as a criminal offense in the context of using sea vessels with a high level of autonomy. The object of the study is public relations that develop regarding the application of the criminal law norm on liability for piracy in attacks on autonomous marine surface vessels. The purpose of the study is to identify the specifics of the classification of the said crime if it is committed through an attack

© Головина А. А., 2025

\* Головина Анастасия Алексеевна, старший преподаватель кафедры «Публичное право» Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова  
Ленина пр-т, д. 93, г. Новороссийск, Российская Федерация, 353924  
a.a.golovina@mail.ru

on unmanned sea vessels, as well as the applicability of the relevant norm of criminal law to this act. Based on the criminal legal analysis of the norm of criminal law, the author investigates the possibility of the actual implementation of the elements of piracy in the context of an attack on sea vessels of various levels of autonomy. Using the method of modeling situations of pirate attacks on autonomous vessels, a hypothesis was put forward about the impossibility of classifying such acts when they are committed against vessels controlled entirely remotely (in the absence of crew members on board), as well as those controlled using artificial intelligence technologies. The above conclusion, with some reservations, confirms the thesis explored in the work that the introduction of autonomous navigation technologies into maritime practice will reduce the number of acts of pirate attacks. However, it is concluded that the achievement of such a result will mainly be associated with the impossibility to classify such committed acts as piracy due to the actual absence of some mandatory legal elements of piracy enshrined in legislation.

**Keywords:** autonomous navigation; maritime piracy; crime; autonomous vessel; criminal law; classification; navigation safety; attack; levels of autonomy; crew.

**Cite as:** Golovina AA. Classification of Maritime Piracy in the Setting of Autonomous Navigation. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava*. 2025;20(4):112-121. (In Russ.). DOI: 10.17803/1994-1471.2025.173.4.112-121.

## Введение

Автономное судовождение, являясь одним из приоритетных направлений развития современной транспортной отрасли, уже давно не считается фантастикой<sup>1</sup>. Современные исследователи отмечают большое количество преимуществ такого вида судовождения<sup>2</sup>.

К числу положительных эффектов от внедрения и использования морских автономных надводных судов (МАНС) некоторые авторы относят снижение уровня аварийности (в связи с уменьшением влияния человеческого фактора — основной причины аварийности на судах), повышение безопасности (в связи с возможностью использования таких судов в сферах, опасных для человеческой жизни и вредных для здоровья человека) и т.д. Кроме того, в качестве преимущества использования МАНС некоторые исследователи называют потенциально возможное снижение уровня морского пиратства, кото-

рое с давних пор представляет собой серьезную проблему, угрожающую безопасности мореплавания в мировом океане. Ряд авторов высказывают предположение о том, что совершение актов морского пиратства в подобных условиях невозможно, так как отсутствие на борту судов экипажей влечет за собой невозможность захвата его членов в заложники<sup>3</sup>. Данное положение требует внимательного рассмотрения в концепции правового понимания сущности морского пиратства, а также законодательно закреплённых признаков этого опасного деяния.

Таким образом, для полного понимания взаимосвязи внедрения автономного судовождения со снижением угрозы и распространенности морского пиратства как преступления необходимо рассмотреть возможность реализации подобного противоправного опасного деяния и особенности его соответствующей квалификации в условиях автономного судовождения с учетом объективных и субъективных призна-

---

<sup>1</sup> Епихин А. И., Хекерт Е. В., Модина М. А. Анализ безопасности безэкипажных судов на основе структуры модели риска с использованием сети Байеса // *Морские интеллектуальные технологии*. 2021. № 2–4 (52). С. 38–46. DOI: 10.37220/MIT.2021.52.2.067. EDN: ODSQOM.

<sup>2</sup> Зеленков Г. А., Устинов В. В., Лопатин Л. М. Проблемы создания беспилотных портовых буксиров-кантовщиков и концептуальные пути их решения // *Морские интеллектуальные технологии*. 2019. № 4-3 (46). С. 111–119. EDN: MGOSIQ ; Zaslono V. V. Automated system for diagnosing the structural failures of the unmanned vessel // *Journal of Physics: Conference Series*, Novorossiysk, Virtual. 2021. 15–16 June. P. 012082. DOI: 10.1088/1742-6596/2061/1/012082. EDN: MECBBV.

<sup>3</sup> Кондратьев А. И., Худяков О. А., Попов А. Н. О необходимости внедрения беспилотных судов в торговый флот России // *Транспортное дело России*. 2016. № 6. С. 138–140. EDN: XVIRAP.

ков морского пиратства, нашедших отражение в нормах национального права РФ, а также положений международных договоров.

В связи с тем что внедрение концепции автономного судовождения выступает одним из важнейших и наиболее перспективных направлений развития морского транспортного комплекса России, проведение соответствующих исследований в области права имеет большую теоретическую и практическую значимость и потому является актуальным.

Цель настоящего исследования — определение возможности снижения распространенности морского пиратства в условиях внедрения автономного судовождения, а также выявление особенностей квалификации указанного преступления, если оно совершается посредством нападения на МАНС.

Для достижения указанной цели исследования необходима реализация следующих задач с использованием общенаучных и специально-юридических методов познания:

1) рассмотрение объективных и субъективных признаков пиратства как преступления посредством уголовно-правового анализа содержания ст. 227 Уголовного кодекса РФ<sup>4</sup>;

2) моделирование объективных признаков нападения на МАНС с различным уровнем автономности для последующего сопоставления их с юридическими признаками пиратства;

3) проведение анализа применимости уголовно-правовой нормы, закрепляющей признаки пиратства, к моделируемым ситуациям совершения нападений на МАНС различного уровня автономности.

Важно отметить необходимость применения для решения поставленных задач метода

юридического толкования — приемов и технологий, с использованием которых производится уяснение и последующая интерпретация толкуемой нормы, в том числе грамматического (языкового) и логического методов толкования.

### **1. Квалификация морского пиратства при внедрении концепции автономного судовождения**

Отрасль автономного судовождения переживает начальные стадии своего развития и повсеместного внедрения: особое внимание эта сфера привлекла к себе в последние несколько лет. Однако после начала поиска инженерных решений реализации данной концепции на практике появились вопросы правового характера о правовом статусе МАНС<sup>5</sup> и лиц, управляющих им (при наличии)<sup>6</sup>, об ответственности за ущерб, причиненный при эксплуатации МАНС, о применимости к соответствующим отношениям правовых инструментов, регулирующих неавтономное судоходство, и т.д. Причем указанные аспекты стали предметом интереса не только отдельных заинтересованных стран, но и международных организаций, при этом на сегодняшний день некоторые позиции по указанным вопросам уже выработаны.

Применимость правовых норм к отношениям, складывающимся в связи с возможными случаями посягательства пиратов на МАНС, должна анализироваться с учетом различных уровней автономности таких судов. Ввиду этого необходимо обратиться к предложенной Международной морской организацией классификации автономных судов на четыре вида по уровням автономности<sup>7</sup>, представленной в табл. 1.

<sup>4</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 14.02.2024) // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>5</sup> Ключев В. В. Правовой статус автономного надводного судна в зависимости от степени автономности // Транспортное право и безопасность. 2023. № 3 (47). С. 57–70.

<sup>6</sup> Golovina A. On the issue of the legal status of persons exercising control of a maritime autonomous surface vessel // SHS Web of Conferences. 2022. Vol. 134. P. 00114. DOI: 10.1051/shsconf/202213400114. EDN: WPEUCZ; Ключев В. В. Ответственность участников правоотношений при эксплуатации автономных надводных судов // Образование и право. 2023. № 11. С. 345–351. DOI: 10.24412/2076-1503-2023-11-345-351. EDN: ESRKVD.

<sup>7</sup> IMO takes first steps to address autonomous ships (2018) / International Maritime Organization (IMO) // URL: <https://www.imo.org>.

Таблица 1

**Уровни автономности МАНС (рекомендация Международной морской организации)**

| Уровень автономности | Краткая характеристика                                               |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Первый               | Судно с автоматизированными процессами и поддержкой принятия решений |
| Второй               | Судно с дистанционным управлением (моряки на борту)                  |
| Третий               | Судно с дистанционным управлением (моряки на борту отсутствуют)      |
| Четвертый            | Полностью автономное судно                                           |

В России также давно уделялось внимание этому вопросу. Важным этапом развития отечественного законодательства в данной области является принятие Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты

Российской Федерации»<sup>8</sup>. Указанный нормативный правовой акт в числе прочего внес изменения в Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ)<sup>9</sup> в рассматриваемой сфере и закрепил разделение МАНС на две категории (табл. 2).

Таблица 2

**Уровни автономности морских судов (КТМ РФ)**

| Уровень автономности       | Краткая характеристика                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Полуавтономное судно       | Способно осуществлять плавание без постоянного контроля за судовыми машинами, механизмами и приборами со стороны экипажа судна (без несения ходовой вахты), а также без постоянного управления движением судна силами экипажа судна, который ведет общее наблюдение за судном и в случае необходимости осуществляет управление судном, его машинами и механизмами, или без управления движением судна силами экипажа судна, который ведет общее наблюдение за судном и в случае необходимости принимает меры по восстановлению нормальной работы судовых машин, механизмов и приборов |
| Полностью автономное судно | Осуществляет плавание без экипажа на борту при непрерывном наблюдении за судном и управлении его движением внешним экипажем, находящимся вне судна, или без непрерывного наблюдения за судном и управления его движением                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

Сравнительный анализ содержания указанных выше позиций приводит к выводу о различиях в подходе к определению уровней автономности МАНС: если Международная морская организация предложила четыре уровня автономности, то Кодекс торгового мореплавания РФ дополнен положением о двух уровнях. Однако важно отметить, что первый и второй уровни автономности, выработанные Международной морской организацией, фактически соответствуют категории полуавтономного судна, как оно понимается в Кодексе торгового мореплавания РФ, а третий и четвертый —

категории полностью автономного судна. Эти позиции, таким образом, являются в некотором смысле сходными.

С учетом изложенных особенностей МАНС представляется необходимым рассмотреть возможность совершения пиратских нападений на технические единицы каждого уровня, исследовать возможность квалификации указанных деяний как пиратства и предположить, какой эффект окажет внедрение автономного судовождения на состояние защищенности морских судов от преступных посягательств данного вида. Так как нормы международного права

<sup>8</sup> Официальный интернет-портал правовой информации. URL: [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru). 10.07.2023.

<sup>9</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (с изм. и доп.) // СПС «КонсультантПлюс».

закрепляют общие признаки рассматриваемого преступления, представляется целесообразным исследование объективных и субъективных признаков пиратства, конкретизированных в УК РФ.

Согласно ч. 1 ст. 227 УК РФ под пиратством понимается «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия или угрозой его применения». Понимание сущности термина «пиратство», закрепленного в отечественном уголовном законодательстве России на современном этапе, невозможно также без исследования объективных и субъективных признаков этого противоправного деяния.

Для проведения анализа указанной нормы следует уточнить, что непосредственным объектом рассматриваемого состава преступления выступают общественные отношения в сфере обеспечения безопасности мореплавания, то есть достижения состояния его защищенности от внешних угроз, способных негативно отразиться на функциональных процессах судоходства, перемещения грузов, пассажиров и их багажа.

В данном составе можно выделить и дополнительные объекты, к числу которых необходимо относить здоровье граждан — лиц, находящихся на борту судна (членов его экипажа, пассажиров и т.д.). При этом для целей настоящего исследования важно учитывать, что концепция автономного судовождения в основном предполагает эксплуатацию судов без экипажа на борту, в связи с чем в фактических признаках совершенного нападения при квалификации можно не обнаружить дополнительного объекта пиратства.

В качестве предмета анализируемого состава преступления уголовное законодательство России закрепляет морское или речное судно, в отношении которого реализуется пиратское нападение. В условиях автономного судоходства предполагается отнесение МАНС к числу предметов преступного посягательства в рас-

сматриваемом составе. Вместе с тем выделение юридически значимых признаков указанной технической единицы, в том числе для целей квалификации пиратства, представляется допустимым при обращении к приведенным выше положениям, определяющим МАНС, содержащимся в КТМ РФ (см. табл. 2).

Состав рассматриваемого преступления является формальным. Поэтому объективная сторона выражается в совершении активного действия, под которым по смыслу диспозиции ч. 1 ст. 227 УК РФ понимается нападение на морское или речное судно, которое сопряжено с применением насилия или с угрозой его применения.

В этой связи необходимо уточнить, что не все автономные суда (исходя из классификаций, представленных в табл. 1 и 2) конструктивно требуют присутствия экипажа на борту. В таком случае представляется затруднительной квалификация нападения на них по ст. 227 УК РФ по причине отсутствия в числе фактических признаков содеянного обязательного признака — применения насилия или угрозы его применения (как уже говорилось выше, на судах без экипажа не будет лиц, в отношении которых могло бы быть реализовано насилие или угроза его применения).

Вопрос определения места совершения акта пиратства как факультативного признака объективной стороны рассматриваемого преступления является спорным. Изучая позиции исследователей по данному аспекту, можно встретить мнение о том, что различное понимание места совершения пиратских нападений в национальном праве России и международном праве представляет собой юридическую коллизию: так, местом совершения пиратства как преступления, закрепленного в ст. 227 УК РФ, необходимо считать пределы открытого моря, основываясь на ст. 15 Конвенции об открытом море<sup>10</sup> и ч. 4 ст. 15 Конституции РФ<sup>11</sup>, тогда как аналогичные деяния, совершаемые в пределах

<sup>10</sup> Заключена в Женеве 29 апреля 1958 г. (доступ из СПС «КонсультантПлюс»).

<sup>11</sup> Официальный интернет-портал правовой информации. URL: [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru). 06.10.2022. № 0001202210060013.

территориального моря РФ, необходимо квалифицировать по ст. 162 УК РФ как разбой<sup>12</sup>. Подобная позиция предполагает, что статья 227 УК РФ должна применяться только при квалификации деяния, совершенного вне пределов юрисдикции РФ.

Другая точка зрения основана на том, что юридические коллизии представляют собой противоречия или расхождения между действующими источниками права, регулирующими одни и те же общественные отношения<sup>13</sup>. Таким образом, указанные выше нормы некорректно считать противоречащими друг другу: статья 227 УК РФ в отсутствие указания в ней конкретных морских пространств дополняет нормы международного права в рассматриваемой области, фактически позволяя привлекать к ответственности лиц, совершивших пиратское нападение как в открытом море (согласно ч. 3 ст. 12 УК РФ), так и в пределах территориальных или внутренних вод РФ<sup>14</sup>.

Субъект преступления общий (то есть вменяемое физическое лицо, на момент совершения преступления 16-летнего возраста).

Субъективная сторона морского пиратства выражена виной в форме прямого умысла. При этом важно отметить наличие обязательного признака субъективной стороны состава преступления — цели, которая заключается в стремлении субъекта завладеть чужим имуществом.

Морское пиратство имеет международный характер. Сопоставив признаки пиратства, закрепленные в УК РФ и в нормах международного права, можно подтвердить выводы о том, что российское уголовное законодательство в области борьбы с морским пиратством имеет ряд расхождений с нормами международного

права, но в целом соответствует типовой модели развития защиты от пиратских нападений, отвечая ее основным принципам. Указанные расхождения касаются некоторых признаков объективных и субъективных элементов анализируемого состава преступления и также должны быть изучены, однако они не являются значительными для целей настоящего исследования.

Рассмотрим возможность квалификации пиратства в условиях автономного судовождения с учетом деления всех автономных судов на указанные выше виды (см. табл. 1).

Первый уровень автономности, при котором на борту судна находятся члены экипажа, а часть операций автоматизирована, фактически представлен на флоте современными судами. Пиратское нападение (с учетом признаков, указанных в ст. 227 УК РФ) на такие суда возможно: нападение на такое судно в целях хищения чужого имущества совершается с применением насилия к лицам, находящимся на его борту, или угрозой применения такого насилия. Иначе говоря, установление тождества между фактическими признаками совершенного деяния и юридическими признаками пиратства, закрепленными в уголовно-правовой норме, представляется возможным. Указанные деяния совершаются против современных морских судов, что подтверждается данными официальной статистики Международного морского бюро: в 2020 г. по всему миру было зарегистрировано 195 пиратских нападений, в 2021 г. — 132, в 2022 г. — 115, в 2023 г. — 120. За первое полугодие 2024 г. зарегистрировано 60 нападений морских пиратов на суда<sup>15</sup>. При этом важно понимать, что не все подобные случаи были

---

<sup>12</sup> Суденко В. Е. Пиратство (морской разбой) // Транспортное право и безопасность. 2017. Вып. 12 (24). С. 33. URL: [http://trans-safety.ru/tpb/2017/12/trans\\_safety\\_24.pdf](http://trans-safety.ru/tpb/2017/12/trans_safety_24.pdf) (дата обращения: 06.09.2024).

<sup>13</sup> Плетников В. С., Плетникова М. С. Коллизии в юридической практике современной России // Юридическая техника. 2017. № 11. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kollizii-v-yuridicheskoy-praktike-sovremennoy-Rossii> (дата обращения: 27.09.2024).

<sup>14</sup> Головина А. А. О территориальном признаке морского пиратства как преступного деяния // Вестник Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2021. № 1 (34). С. 49–52. EDN: KDGEJT.

<sup>15</sup> Piracy and Armed Robbery Against Ship Report January — June 2024 / ICC IMB // URL: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre> (дата обращения: 27.09.2024).

зарегистрированы, то есть реальное их число будет выше.

Второй уровень автономности предполагает наличие на борту некоторого минимального количества членов экипажа при удаленном управлении судном. Здесь нападение на судно также может быть квалифицировано как пиратство по признакам, аналогичным нападению на суда первого уровня автономности. Вопрос возможности квалификации деяния по ст. 227 УК РФ также не вызывает сомнений.

Это позволяет сделать вывод об отсутствии затруднений при решении вопроса о применимости ст. 227 УК РФ в случае нападения на «полуавтономное судно», признаки которого закреплены в КТМ РФ.

Третий уровень автономности подразумевает отсутствие экипажа на борту при удаленном управлении судном. Это означает, что в условиях эксплуатации судов данного вида пиратство, являясь нападением, совершенным с применением насилия или угрозой его применения, не может быть реализовано, так как реализация этого способа совершения общественно опасного деяния невозможна в отсутствие членов экипажа или других лиц на борту судна. Аналогичная ситуация прослеживается и в отношении судов четвертого уровня автономности, предполагающего их функционирование при отсутствии экипажа на борту посредством использования технологий искусственного интеллекта для управления указанной технической единицей<sup>16</sup>. Таким образом, можно утверждать, что нападение на полностью автономное судно не может быть квалифицировано как пиратство в связи с отсутствием в фактических признаках опасных проявлений объективных признаков (дополнительного объекта — здоровья лиц, находящихся на судне, а также способа совершения деяния — применения насилия или угрозы его применения).

## 2. Анализ применимости ст. 227 УК РФ в ситуации нападения на МАНС

Поскольку пиратское нападение как преступление характеризуется сопряженностью с применением насилия или с угрозой его применения, представляется, что не могут быть квалифицированы как пиратство действия, выразившиеся в захвате МАНС, проникновении на его борт, хищении находящегося на его борту имущества и пр. В этой части можно согласиться с высказываемым исследователями мнением о том, что автономное судоходство (если речь идет о судах без экипажа на борту) будет способствовать снижению числа пиратских нападений. Однако отметим, что такой эффект будет достигнут только за счет того, что нападения, совершенные на суда без экипажа, не подлежат квалификации по ст. 227 УК РФ. Но нужно понимать, что подобные деяния всё равно являются противоправными и должны быть квалифицированы соответственно своим признакам (например, как кража). Поэтому возникает вопрос о функциональной связи указанных явлений, то есть о том, не вызовет ли снижение числа регистрируемых актов пиратства увеличение количества других преступлений, связанных с посягательством на имущество (груз, судно).

Соответственно, важно уделить внимание превенции подобных противоправных деяний. Для этого необходимо, во-первых, принять во внимание меры, рекомендованные для предупреждения актов пиратства в классическом судоходстве и рассмотреть возможность их реализации в условиях автономного судовождения там, где это применимо. Во-вторых, важным шагом является взаимодействие уполномоченных органов власти, в том числе для целей обеспечения безопасности мореплавания, предупреждения реализации правонарушений, направленных против судов<sup>17</sup>. При этом боль-

<sup>16</sup> Епихин А. И., Игнатенко А. В., Студеникин Д. Е., Хекерт Е. В. Основные тренды внедрения технологий искусственного интеллекта в управлении морскими автономными надводными судами // Эксплуатация морского транспорта. 2021. № 1 (98). С. 88–96. DOI: 10.34046/aumsuomt98/14.

<sup>17</sup> Абрамян С. К., Голубкина К. В. Межведомственное взаимодействие органов управления водным транспортом Российской Федерации // Морские интеллектуальные технологии. 2019. № 1–2 (43). С. 82–85. EDN: ZSWMBN.

ший интерес представляют технические способы решения указанного проблемного вопроса (например, конструирование судов и их систем управления таким образом, чтобы исключить возможность захвата, несанкционированного доступа). В свою очередь, для поиска оптимальных технических способов решения указанной проблемы необходимо стимулирование инновационной и наукоемкой деятельности<sup>18</sup>.

Можно согласиться с предположением о прогнозируемом снижении числа актов пиратских нападений в условиях внедрения практики автономного судоходства. Вместе с тем важно учитывать, что подобная динамика будет связана с тем, что действия нападающих на суда не будут квалифицированы как пиратство из-за отсутствия на борту лиц, в отношении которых могло бы быть реализовано насилие или угроза его применения.

Необходимо понимать, что преступность — лабильное явление, отвечающее в том числе на изменения технологического уклада. Так, нельзя исключать возможность совершения актов неправомерного вмешательства в работу систем, обеспечивающих функционирование автономного судна, и т.д. Поэтому сегодня невозможно однозначно сказать, что автономное судоходство будет способствовать снижению числа преступлений, направленных против собственности и безопасности мореплавания.

Кроме того, стоит обратить внимание на то, что, несмотря на общее верное понимание позитивных черт автономного судоходства в условиях распространения преступности на море, указанные выше позиции исследователей в некоторой степени расходятся с признаками пиратства, определенными в нормативных актах<sup>19</sup>. Важно уточнить, что по смыслу российского уголовного закона «захват заложников» и «пиратство» — разные преступления, с различными объективными и субъективными признаками, хотя и объединенные единым родовым объектом: оба они посягают на общественную

безопасность. В этой связи их отождествление некорректно. Однако нельзя не подчеркнуть главный позитивный момент в рассматриваемой области в условиях внедрения практики автономного судоходства — отсутствие на борту таких судов членов экипажа, что автоматически делает невозможным совершение нападения на них, причинение вреда их жизни и здоровью либо выражение угрозы причинения такого вреда, что является обязательным признаком состава «пиратство», предусмотренного статьей 227 УК РФ.

### Заключение

Проведенный в работе анализ ст. 227 УК РФ, предусматривающей наступление уголовной ответственности за совершение актов пиратства, показал, что данный состав в качестве обязательных признаков содержит в том числе дополнительный объект преступления (здоровье лиц, находящихся на борту, в отношении которых реализуется насилие или угроза его применения), а также способ совершения деяния (пиратское нападение совершается с применением насилия или угрозой его применения). При этом необходимо сказать, что, если нападение совершается на МАНС, управляемые удаленно или с использованием технологий искусственного интеллекта (то есть на «полностью автономное судно»), фактические признаки такого нападения не могут быть отождествлены с перечисленными выше юридическими признаками пиратства, что позволяет сделать вывод о невозможности квалификации подобных актов в качестве пиратства.

Итак, на основании исследования приходим к выводу о том, что внедрение в практику морского судоходства МАНС будет способствовать снижению числа актов морского пиратства, поскольку это деяние предполагает совершение нападения с применением насилия или угрозы

---

<sup>18</sup> Мигда Н. С. К вопросу о правовом закреплении инновационного развития на транспорте // Евразийский юридический журнал. 2021. № 4 (155). С. 121–122. DOI: 10.46320/2073-4506-2021-4-155-121-122. EDN: NBGJBE.

<sup>19</sup> Кондратьев А. И., Худяков О. А., Попов А. Н. Указ. соч.



его применения, что фактически невозможно реализовать в отношении судов, на борту которых нет членов экипажа или каких-либо других лиц.

Вместе с тем необходимо отметить, что потенциально возможное снижение числа регистрируемых актов пиратства не означает снижения уровня преступности, направленной против собственности или безопасности мореплавания, так как преступность во все времена была

изменчивым явлением, способным отвечать на происходящие изменения (в том числе технологического уклада). Поэтому нельзя забывать о необходимости реализации превентивных мер, которые могут, как представляется, найти отражение в особенностях проектирования МАНС таким образом, чтобы максимально защитить указанные технические единицы, систему их управления, перевозимый ими груз от противоправных посягательств.

### БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Абрамян С. К., Голубкина К. В.* Межведомственное взаимодействие органов управления водным транспортом Российской Федерации // *Морские интеллектуальные технологии*. — 2019. — № 1–2 (43). — С. 82–85.
2. *Головина А. А.* О территориальном признаке морского пиратства как преступного деяния // *Вестник Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова*. — 2021. — № 1 (34). — С. 49–52.
3. *Епихин А. И., Хекерт Е. В., Модина М. А.* Анализ безопасности безэкипажных судов на основе структуры модели риска с использованием сети Байеса // *Морские интеллектуальные технологии*. — 2021. — № 2–4 (52). — С. 38–46.
4. *Епихин А. И., Игнатенко А. В., Студеникин Д. Е., Хекерт Е. В.* Основные тренды внедрения технологий искусственного интеллекта в управлении морскими автономными надводными судами // *Эксплуатация морского транспорта*. — 2021. — № 1 (98). — С. 88–96.
5. *Зеленков Г. А., Устинов В. В., Лопатин Л. М.* Проблемы создания беспилотных портовых буксировкантовщиков и концептуальные пути их решения // *Морские интеллектуальные технологии*. — 2019. — № 4–3 (46). — С. 111–119.
6. *Клюев В. В.* Правовой статус автономного надводного судна в зависимости от степени автономности // *Транспортное право и безопасность*. — 2023. — № 3 (47). — С. 57–70.
7. *Клюев В. В.* Ответственность участников правоотношений при эксплуатации автономных надводных судов // *Образование и право*. — 2023. — № 11. — С. 345–351.
8. *Кондратьев А. И., Худяков О. А., Попов А. Н.* О необходимости внедрения беспилотных судов в торговый флот России // *Транспортное дело России*. — 2016. — № 6. — С. 138–140.
9. *Мигда Н. С.* К вопросу о правовом закреплении инновационного развития на транспорте // *Евразийский юридический журнал*. — 2021. — № 4 (155). — С. 121–122.
10. *Плетников В. С., Плетникова М. С.* Коллизии в юридической практике современной России // *Юридическая техника*. — 2017. — № 11. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kollizii-v-yuridicheskoy-praktike-sovremennoy-Rossii> (дата обращения: 27.09.2024).
11. *Суденко В. Е.* Пиратство (морской разбой) // *Транспортное право и безопасность*. — 2017. — Вып. 12 (24). — URL: [http://trans-safety.ru/tpb/2017/12/trans\\_safety\\_24.pdf](http://trans-safety.ru/tpb/2017/12/trans_safety_24.pdf) (дата обращения: 06.09.2024).
12. *Golovina A.* On the issue of the legal status of persons exercising control of a maritime autonomous surface vessel // *SHS Web of Conferences*. — 2022. — Vol. 134. — P. 00114. — DOI: 10.1051/shsconf/202213400114.
13. *Zaslonov V. V.* Automated system for diagnosing the structural failures of the unmanned vessel // *Journal of Physics: Conference Series, Novorossiysk, Virtual*. — 2021. — 15–16 June. — P. 012082. — DOI: 10.1088/1742-6596/2061/1/012082.

*Материал поступил в редакцию 10 июля 2024 г.*

## REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Abramyan S. K., Golubkina K. V. Mezhdomstvennoe vzaimodeystvie organov upravleniya vodnym transportom Rossiyskoy Federatsii // Morskie intellektualnye tekhnologii. — 2019. — № 1–2 (43). — S. 82–85.
2. Golovina A. A. O territorialnom priznake morskogo piratstva kak prestupnogo deyaniya // Vestnik Gosudarstvennogo morskogo universiteta imeni admirala F.F. Ushakova. — 2021. — № 1 (34). — S. 49–52.
3. Epikhin A. I., Khekert E. V., Modina M. A. Analiz bezopasnosti bezekipazhnykh sudov na osnove struktury modeli riska s ispolzovaniem seti Bayesa // Morskie intellektualnye tekhnologii. — 2021. — № 2–4 (52). — S. 38–46.
4. Epikhin A. I., Ignatenko A. V., Studenikin D. E., Khekert E. V. Osnovnye trendy vnedreniya tekhnologiy iskusstvennogo intellekta v upravlenii morskimi avtonomnymi nadvodnymi sudami // Ekspluatatsiya morskogo transporta. — 2021. — № 1 (98). — S. 88–96.
5. Zelenkov G. A., Ustinov V. V., Lopatin L. M. Problemy sozdaniya bespilotnykh portovykh buksirov-kantovshchikov i kontseptualnye puti ikh resheniya // Morskie intellektualnye tekhnologii. — 2019. — № 4–3 (46). — S. 111–119.
6. Klyuev V. V. Pravovoy status avtonomnogo nadvodnogo sudna v zavisimosti ot stepeni avtonomnosti // Transportnoe pravo i bezopasnost. — 2023. — № 3 (47). — S. 57–70.
7. Klyuev V. V. Otvetstvennost uchastnikov pravootnosheniy pri ekspluatatsii avtonomnykh nadvodnykh sudov // Obrazovanie i pravo. — 2023. — № 11. — S. 345–351.
8. Kondratev A. I., Khudyakov O. A., Popov A. N. O neobkhodimosti vnedreniya bespilotnykh sudov v torgovyy flot Rossii // Transportnoe delo Rossii. — 2016. — № 6. — S. 138–140.
9. Migda N. S. K voprosu o pravovom zakreplenii innovatsionnogo razvitiya na transporte // Evraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2021. — № 4 (155). — S. 121–122.
10. Pletnikov V. S., Pletnikova M. S. Kollizii v yuridicheskoy praktike sovremennoy Rossii // Yuridicheskaya tekhnika. — 2017. — № 11. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kollizii-v-yuridicheskoy-praktike-sovremennoy-Rossii> (data obrashcheniya: 27.09.2024).
11. Sudenko V. E. Piratstvo (morskoy razboy) // Transportnoe pravo i bezopasnost. — 2017. — Vyp. 12 (24). — URL: [http://trans-safety.ru/tpb/2017/12/trans\\_safety\\_24.pdf](http://trans-safety.ru/tpb/2017/12/trans_safety_24.pdf) (data obrashcheniya: 06.09.2024).
12. Golovina A. On the issue of the legal status of persons exercising control of a maritime autonomous surface vessel // SHS Web of Conferences. — 2022. — Vol. 134. — P. 00114. — DOI: 10.1051/shsconf/202213400114.
13. Zaslونov V. V. Automated system for diagnosing the structural failures of the unmanned vessel // Journal of Physics: Conference Series, Novorossiysk, Virtual. — 2021. — 15–16 June. — P. 012082. — DOI: 10.1088/1742-6596/2061/1/012082.