

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

М. К. Семенов

БОРЬБА С ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ, СВЯЗАННЫМИ С АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ УГОЛОВНОЙ ПОЛИЦИИ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Статья рассматривает деятельность Международной организации уголовной полиции и России в борьбе с преступлениями, связанными с автомобилотранспортными средствами. Автор анализирует причины роста преступлений данного вида и предлагает классификацию факторов, способствующие росту данного вида преступности.

Ключевые слова: юриспруденция, международная, организация, уголовной, полиции, Российская, Федерация, преступления, автомобилотранспортные, средства.

Рост и усиление влияния организованной преступности в международном масштабе продолжает оставаться основной тенденцией в процессе развития современной преступности. Но здесь мы опять сталкиваемся с известным феноменом, как отмечают О.С. Капинус и А.О. Шорор, опасность транснациональной организованной преступности растет, а более или менее точных сведений о ней нет¹. Попытки собрать мировую статистику об организованной преступности предпринимают Интерпол, ООН и другие международные организации. Интерпол кроме преступлений, совершаемых организованными преступниками и проходящих по его учету, пытается выделять организованные, устойчивые и иерархизированные сообщества с многопрофильной деятельностью, менее организованные группировки, действующие в одной или нескольких узких сферах, группировки, формируемые по этническому признаку, террористические организации, преследующие политические цели².

С каждым годом автомобильный парк нашей страны существенно увеличивается, в том числе за счет автомобилей, похищенных за рубежом. О том, что автомобиль объявлен иностранным государством в международный розыск, новые владельцы узнают позже от сотрудника правоохранительных органов, остановившего машину и проверившего ее идентификационный номер по базе данных Интерпола³. По данным Интерпола, около 40% похищенных в странах Западной Европы автомашин реализуются в странах СНГ⁴, а значит, и в России. Поэтому необходима четкая, согласованная, совместная работа правоохранительных органов и миграционных служб России и зарубежных стран.

Как было отмечено Главным управлением СКМ МВД России: «Несмотря на то, что преступления, связанные с хищением транспортных средств, составляют около 5% от общего количества имущественных преступлений, их предупреждение и раскрытие, с учетом общественного резонанса, является важным направлением деятельности ор-

¹ Капинус О.С. Современные мировые тенденции организованной преступности / О.С. Капинус, А.О. Шорор [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

² Offences related to terrorism, organized crime. Selected forms of property and violent crime. Situation in 1988. P. 6 - 10.

³ Малышенко Е. Противодействие легализации автотранспортных средств, похищенных за рубежом. [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

⁴ Колесников Р.В. Факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств // Общество и право. 2009. №3. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

ганов внутренних дел. Преступный автобизнес, основанный на реализации похищенного автотранспорта, все более приобретает межрегиональный и транснациональный характер»⁵.

Кража и контрабанда автомобилей является одним из распространенных видов транснациональной преступной деятельности⁶. Криминальный автобизнес является одним из высокодоходных видов деятельности, которым занимаются десятки организованных преступных формирований (ОПФ)⁷. В значительной степени этому способствовал резко возросший в начале 90 годов спрос на легковые подержанные автомобили, поставляемые из стран Европы и Японии.

Автомобили похищаются из промышленно развитых стран и поставляются в развивающиеся страны и страны, находящиеся на так называемом переходном этапе. К последней группе относят Россию. В нее действительно ввозится много автомобилей, похищенных в Западной Европе. Но и в самой стране в настоящее время совершается в среднем 350 краж автомашин ежедневно, или около 130 тыс. в год, значительная часть которых продается в страны Закавказья, Казахстан и Среднюю Азию⁸.

Преступные посягательства на автотранспорт приобрели устойчивые отличительные черты организованной преступности. Деятельность преступных группировок, специализирующихся на

хищении автомашин с целью их сбыта, нередко выходит за рамки одного региона и даже государства, а потому представляет серьезную проблему как для отечественных, так международных и зарубежных правоохранительных органов, приобретая статус транснациональной преступности⁹.

Решение подобных проблем невозможно без расширения и укрепления международного сотрудничества. Началом межгосударственного сотрудничества в сфере борьбы с криминальным автобизнесом можно считать Соглашение о сотрудничестве министерств внутренних дел СНГ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, затрагивающее вопросы борьбы с хищениями автотранспортных средств и их розыска 1993 года¹⁰. В марте 1997 г. на заседании Совета министров внутренних дел (СМВД) было принято решение «О мерах по совершенствованию взаимодействия министерств внутренних дел государств - участников СНГ в борьбе с международными преступными группами, занимающимися хищениями автотранспортных средств и совершающими другие посягательства на автотранспорт»¹¹.

В 2009 году Российская Федерация присоединилась к Соглашению о сотрудничестве государств-участников СНГ в борьбе с хищениями автотранспортных средств и обеспечении их возврата 2005 г.¹². Данным Соглашением устанавливается порядок осуществления согласованных мер по предупреждению

⁵ Брифинг Главного управления уголовного розыска СКМ МВД России на тему: «Работа по раскрытию преступлений, связанных с автотранспортом» 13.02.2005 года. Официальный сайт МВД РФ // <http://structure.mvd.ru/press/release/>

⁶ ООН был проведен сбор сведений о 19 видах транснациональной преступной деятельности. Сведения запрашивались за 1988 - 1990 гг. На вопросник откликнулись 50 стран из 193 и 10 международных и неправительственных организаций из 88 // Капинус О.С. Современные мировые тенденции организованной преступности / О.С. Капинус, А.О. Шорор [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

⁷ Как отмечает А.Н. Сухаренко, только в 2008 г. на территории РФ ликвидировано свыше 30 таких ОПФ общей численностью более 150 человек, находившихся под контролем 4 «воров в законе». Сухаренко А.Н. Противодействие транснациональному криминальному автобизнесу // Юридический мир. 2010. №8. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

⁸ Капинус О.С. Современные мировые тенденции организованной преступности / О.С. Капинус, А.О. Шорор [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

⁹ См., например: Горенская Е.Я. Нелегальный автобизнес и борьба с ним // Преступность и культура. М., 1999; Темников В.В. О некоторых проблемах предупреждения преступных посягательств, связанных с автотранспортом // Россия в глобальном мире: проблемы становления и развития: Сборник научных трудов: Вып. 1. Воронеж, 2007.

¹⁰ Сайт Закон и норматив // www.licasoft.com.ua

¹¹ Там же.

¹² Собрание законодательства РФ. 22 ноября 2010 г. №47. Ст. 6039. РФ ратифицировало Соглашение с оговорками: 1) учитывая большую протяженность территории РФ, предлагается увеличить сроки, указанные в пп. 1 - 3 ст. 8 (рассмотрение запроса о возврате похищенного автотранспортного средства, затребование дополнительной информации, извещение центрального компетентного органа запрашивающей стороны о принятом решении по возврату автотранспортного средства) и в подп. «б» и «в» п. 1 ст. 11 (случаи отказа от исполнения запроса о возврате автотранспортного средства) Соглашения, на 20 дней; 2) Российская Федерация не считает себя связанной обязательствами беспрошльного возврата автотранспортных средств, которые ранее были ввезены на таможенную территорию РФ в нарушение российского таможенного законодательства.

дению, выявлению, пресечению, раскрытию и расследованию преступлений, связанных с хищением автомашин, розыску и обеспечению их возврата. В нем детально регламентированы вопросы направления и исполнения запросов об обеспечении возврата похищенных автотранспортных средств, предусмотрены основания отказа в их исполнении; определяются расходы, связанные с задержанием автотранспорта и его хранением, и расходы по его возврату на территорию запрашивающей стороны. В первом случае расходы несет запрашиваемая сторона, во втором - запрашивающая сторона. Согласно ст. 13 Соглашения возвращаемые автомашины не облагаются таможенными пошлинами, налогами, акцизами, сборами и иными платежами.

Стороны обязуются сформировать и обеспечить поддержание соответствующей информационной базы данных об автотранспортных средствах в актуальном состоянии, в том числе временно зарегистрированных, эксплуатируемых или используемых автотранспортных средствах другого государства на территории одной из сторон. База данных должна содержать сведения о разыскиваемых, задержанных и обнаруженных автотранспортных средствах и документах, выданных на их задержание и арест, а также о похищенных и/или утерянных регистрационных документах, регистрационных знаках, документах о праве собственности на автотранспортные средства.

Анализируя данную проблему, А.Н. Сухаренко отмечает, что ежегодно возникает необходимость возвращать в Россию около 400 автомобилей, похищенных с ее территории и обнаруженных в странах СНГ. Средняя сумма затрат на доставку одной автомашины составляет около 75 тыс. рублей. Указанная сумма складывается из расходов по ее доставке и командировочных расходов сотрудников¹³.

Кроме того, представители МВД России участвуют в работе Оперативного комитета группы стран-государств Балтийского моря (СГБМ) по проблемам борьбы с незаконным оборотом автотранспорта, а также тесно сотрудничают с полицией ФРГ, Чехии, Польши, Японии и т.д.

Наибольшее количество информации, проходящей по каналам Интерпола, касается похищения и контрабанды автотранспорта. Наряду с ростом ко-

личества краж и угонов автотранспорта, снижением их раскрываемости во многих странах отмечается увеличение таких преступных проявлений транснационального характера. Объектами преступных посягательств, как правило, являются автомашины последних моделей, выпускаемые престижными фирмами¹⁴. Так, на Брифинге Главного управления уголовного розыска СКМ МВД России на тему: «Работа по раскрытию преступлений, связанных с автотранспортом» 13.02.2005 года, была обнародована информация, касающаяся количества автомобилей, объявленных Германией в розыск по линии Интерпола. В 2005 году на централизованном учете Автоматизированной информационной поисковой системы «Автопоиск» ГИЦ МВД РФ находилось 112324 единицы транспортных средств, похищенных на территории Германии. Наиболее популярными марками в период с 1999 года по 2002 год (как, впрочем, и сейчас) являлись «Мерседес» (6667); АУДИ (835); БМВ (766); «Фольксваген» (739); «ОПЕЛЬ» (310)¹⁵.

Наряду с «традиционными» способами похищения автотранспорта получили распространение кражи и последующая контрабанда автомобилей, взятых на прокат по поддельным документам или через подставных лиц. По-мнению А.Г. Антропова, Польша становится международным центром сбыта похищенного в Европейском регионе автотранспорта. Угнанные из Австрии, Германии, Голландии автомашины сбываются в основном в этой стране, а также в странах Восточной Европы и СНГ¹⁶.

Авторы, исследовавшие данный вопрос¹⁷ полагают, что подобным хищениям автотранспорта способствуют, в том числе:

¹⁴ Антропов А.Г. Интерпол в России: учебное пособие. М.: МЮИ МВД России, 1998. С. 54-55.

¹⁵ Брифинг Главного управления уголовного розыска СКМ МВД России на тему: «Работа по раскрытию преступлений, связанных с автотранспортом» 13.02.2005 года. Официальный сайт МВД РФ // <http://structure.mvd.ru/press/release/>

¹⁶ Антропов А.Г. Указ. соч. С. 55.

¹⁷ См.: Антропов А.Г. Указ. соч. С. 55; Малышенко Е. Противодействие легализации автотранспортных средств, похищенных за рубежом [Электронный ресурс] // Законность. 2005. №12. Доступ из СПС «Консультант Плюс»; Горяинов К.К. Незаконный оборот автотранспортных средств: пути решения проблемы / К.К. Горяинов, И.Г. Гричанин // Информационный сборник НЦБ Интерпола в РФ. 1998. - №24. С. 41-44; Колесников Р.В. Факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств //

¹³ Сухаренко А.Н. Противодействие транснациональному криминальному автобизнесу // Юридический мир. 2010. №8. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

- слабоэффективный таможенный контроль за перемещением транспортных средств через границы на востоке Европы и внутри стран СНГ;
- отсутствие в странах СНГ системы идентификации автотранспорта (17-ти значный номер);
- отсутствие договоров о правовой помощи и экстрадиции между рядом государств, взаимодействующих в рамках Интерпола;
- приобретение за границей гражданами России и СНГ похищенных автомобилей такой же марки (опять-таки, российские таможенники не всегда сличают, в том числе и по корыстным мотивам, идентификационные номера перемещаемого автомобиля с данными, указанными в документах на АМТС, а также не знают (и не имеют образцов) правоустанавливающих документов на машины, оформляемые в иностранных государствах);
- отсутствие работы по проверке правоустанавливающих документов, послуживших основанием для первичной государственной регистрации (учета) АМТС в России;
- высокую прибыльность¹⁸;
- не всегда контролируемые миграционные процессы в странах СНГ и приграничных с ними, влекущие обострение социальной и криминальной ситуации;
- минимальный риск задержания или привлечения к уголовной ответственности, «обособленность» государств, «размытость» границ, разница в уровне жизни различных стран и т.п.

Р.В. Колесников классифицирует факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств в Российской Федерации, на группы социально-экономических факторов, фактора низкого развития отечественной автомобильной промышленности, социально-психологические,

социально-демографические и организационно-управленческие факторы¹⁹.

Полагаем, что и в отношении к трансграничной преступности, касающейся автотранспорта, мы можем вывести следующие факторы, способствующие росту данного вида преступности:

1) социально-экономические факторы: разница в уровне жизни различных стран; слабоэффективный таможенный контроль за перемещением транспортных средств через границы; высокая прибыльность;

2) социально-психологические факторы: высокий уровень организованности, профессионализма, технической оснащенности и мобильности преступных формирований, специализирующихся на трансграничных хищениях автотранспорта. Их структура характеризуется четким разделением ролей и включает заказчиков, угонщиков, перебивщиков идентификационных номеров узлов и агрегатов, перегонщиков, перекупщиков, изготовителей поддельных документов и регистраторов²⁰;

3) социально-демографические факторы: не всегда контролируемые миграционные процессы в странах СНГ и приграничных с ними, влекущие обострение социальной и криминальной ситуации;

4) организационно-управленческие факторы: отсутствие договоров о правовой помощи и экстрадиции между рядом государств, взаимодействующих в рамках Интерпола; отсутствие в странах СНГ системы идентификации автотранспорта (17-ти значный номер); слабая работа по проверке правоустанавливающих документов, послуживших основанием для первичной государственной регистрации; минимальный риск задержания или привлечения к уголовной ответственности²¹, в том числе и за счет коррупции в числе сотрудников регистрационно-эксплуатационных подразделений полиции.

Общество и право. 2009. №3. Доступ из СПС «Консультант Плюс» и др.

¹⁸ Широкая сеть сервисных центров, обслуживающая автомобили иностранного производства, делает привлекательным приобретение иномарок. Но при этом на каждом этапе движения автомобилей отечественного и иностранного производств от изготовления, продажи, покупки, сервиса наблюдается рост криминального влияния, контроля, получения прибылей. Колесников Р.В. Факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств // Общество и право. 2009. №3. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

¹⁹ Там же.

²⁰ Сухаренко А.Н. Указ. соч.

²¹ Например, в Российской Федерации существует и правовые препятствия к возможности адекватной работы сотрудников полиции. См.: Денисенко В.В. О мерах противодействия незаконному обороту транспортных средств / В.В. Денисенко, Д.В. Попандопуло // Административное право и процесс. 2006. №3. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

Библиография

1. Антропов А.Г. Интерпол в России. Учебное пособие. М.: МЮИ МВД России, 1998. 58 с.
2. Горенская Е.Я. Нелегальный автобизнес и борьба с ним // Преступность и культура. М.: Криминолог. ассоц, 1999. С. 90-94.
3. Горяинов К.К. Незаконный оборот автотранспортных средств: пути решения проблемы / К.К. Горяинов, И.Г. Гричанин // Интерпол. Информационный сборник Национального центрального бюро Интерпола в России. - М.: Изд. Нац. центр. бюро Интерпола в России, 1998, Вып. 24. - С. 41-44.
4. Денисенко В.В. О мерах противодействия незаконному обороту транспортных средств / В.В. Денисенко, Д.В. Попандопуло // Административное право и процесс. 2006. №3. Доступ из СПС «Консультант Плюс».
5. Капинус О.С. Современные мировые тенденции организованной преступности / О.С. Капинус, А.О. Шорор [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «Консультант Плюс».
6. Колесников Р.В. Факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств // Общество и право. 2009. №3. Доступ из СПС «Консультант Плюс».
7. Малышенко Е. Противодействие легализации автотранспортных средств, похищенных за рубежом. [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «Консультант Плюс».
8. Сухаренко А.Н. Противодействие транснациональному криминальному автобизнесу // Юридический мир. 2010. №8. Доступ из СПС «Консультант Плюс».
9. Темников В.В. О некоторых проблемах предупреждения преступных посягательств, связанных с автотранспортом // Россия в глобальном мире: проблемы становления и развития: Сборник научных трудов: Вып. 1. Воронеж, 2007.

References (transliteration)

1. Antropov A.G. Interpol v Rossii. Uchebnoe posobie. M.: MYuI MVD Rossii, 1998. 58 s.
2. Gorenskaya E.Ya. Nelegal'nyy avtobiznes i bor'ba s nim // Prestupnost' i kul'tura. M.: Kriminolog. assots, 1999. S. 90-94.
3. Goryainov K.K. Nezakonnyy oborot avtotransportnykh sredstv: puti resheniya problemy / K.K. Goryainov, I.G. Grichanin // Interpol. Informatsionnyy sbornik Natsional'nogo tsentral'nogo byuro Interpola v Rossii. - M.: Izd. Nats. tsentr. byuro Interpola v Rossii, 1998, Vyp. 24. - S. 41-44.
4. Denisenko V.V. O merakh protivodeystviya nezakonnomu oborotu transportnykh sredstv / V.V. Denisenko, D.V. Popandopulo // Administra-tivnoe pravo i protsess. 2006. №3. Dostup iz SPS «Konsul'tant Plyus».
5. Kapinus O.S. Sovremennye mirovye tendentsii organizovannoy prestupnosti / O.S. Kapinus, A.O. Shoror [Elektronnyy resurs]. Dostup iz SPS «Konsul'tant Plyus».
6. Kolesnikov R.V. Faktory, determiniruyushchie ugony i khishcheniya transportnykh sredstv // Obshchestvo i pravo. 2009. №3. Dostup iz SPS «Konsul'tant Plyus».
7. Malyshechenko E. Protivodeystvie legalizatsii avtotransportnykh sredstv, pokhishchennykh za rubezhom. [Elektronnyy resurs]. Dostup iz SPS «Konsul'tant Plyus».
8. Sukharechenko A.N. Protivodeystvie transnatsional'nomu kriminal'nomu avtobiznesu // Yuridicheskiy mir. 2010. №8. Dostup iz SPS «Konsul'tant Plyus».
9. Temnikov V.V. O nekotorykh problemakh preduprezhdeniya prestupnykh posyagatel'stv, svyazannykh s avtotransportom // Rossiya v global'nom mire: problemy stanovleniya i razvitiya: Sbornik nauchnykh trudov: Vyp. 1. Voronezh, 2007.