

Карпов Олександр Никифорович –
здобувач кафедри криміналістики
Київського національного університету
внутрішніх справ

Стан та перспективи розвитку міжнародного співробітництва у сфері протидії нелегальному автомобільному бізнесу

У статті проаналізовано ретроспективу розвитку нелегального автомобільного бізнесу, показано роль Інтерполу у протидії цій злочинній діяльності.

Останніми роками внаслідок активного входження України до міжнародних відносин, спрощення візового режиму, прозорості кордонів, полегшення процедур переміщення майна через кордон, збільшення виробництва автомобілів та великого попиту на автотранспорт досить гостро постає проблема протидії нелегальному автомобільному бізнесу. Злочини, пов'язані з транспортними засобами, за прибутковістю та масовістю займають третє місце після торгівлі наркотиками та зброєю. [1, с. 36]

Свою історію нелегальний автомобільний бізнес починає з 6 червня 1898 року, коли у паризького аристократа було викрадено автомобіль Peugeot. Згодом автомобіль було знайдено, оскільки їх кількість у Парижі складала не більше двадцяти. У першій половині 20 сторіччя нелегальний автомобільний бізнес не мав значного поширення через невелику кількість автовиробників, високу ціну та низьку якість автомобілів.

Після проголошення у 50-х роках лозунгу “автомобіль для всіх” автовиробником Генрі Фордом почалася ера конвеєрного збирання транспортних засобів, автомобілі стали доступнішими, їхня кількість росла з кожним днем, знайти викрадену машину серед тисяч подібних ставало дедалі складніше.

До початку 90-х років у колишніх радянських республіках не існувало навіть бази даних щодо викрадених автомобілів.

Після відкриття кордонів у представників нелегального автомобільного бізнесу з'явилися нові ринки збуту, автомобілі купувалися у будь-яком стані та на підроблені документи, бази даних реєстрації транспортних засобів були розрізнені, банк даних викрадених автомобілів своєчасно не поповнювався, був відсутній доступ до баз даних Інтерполу.

Закінчення 90-х років характеризувалося зменшенням кількості викрадених автомобілів на території України, розвитком інформаційної системи органів внутрішніх справ, покращенням міжнародного співробітництва у сфері протидії нелегальному автомобільному бізнесу. В якості прикладу може виступити той факт, що на початку 90-х років кількість викрадених транспортних засобів налічувала до 30 % від загальної кількості автомобілів, то у 2000 році їх кількість коливалась приблизно від 1 до 3 процентів.

Про стан розвитку нелегального автомобільного бізнесу у світі свідчить інформація з бази даних викрадених автомобілів Генерального секретаріату Інтерполу, де, станом на грудень 2006 року знаходиться 3,4 млн. повідомлень про викрадені автомобілі. У Сполучених Штатах Америки щорічно викрадається до 1 мільйона автомобілів, у Німеччині 40 – 50, у Росії – 100 – 150 тис. Серед викрадених

у світі переважають автомобілі відомих марок: Toyota – 404,217 тис., Volkswagen – 307,680 тис., Ford – 264,017 тис., Fiat – 215,225 тис.

За повідомленням експертів, щорічні доходи від нелегального автомобільного бізнесу сягають 20 млрд. дол. США [2].

Незважаючи на покращення роботи правоохоронних органів у сфері протидії автомобільній злочинності, ситуація з викраденням автомобілів в Україні залишається складною: щорічно на Україні викрадають від 10 до 15 тис. транспортних засобів; у місті Києві за 11 місяців 2006 року викрадено 653 автомобілі, але тільки 20–25 % повертаються до своїх законних власників [3]. Найбільш “популярними” марками викрадених автомобілів в Україні є “Audi”, “Mercedes”, “Volkswagen”, “Lexus”, “Toyota”, “BMW” та “BAZ”, а також “Daewoo” [4].

Нелегальний автомобільний бізнес – це одна з форм організованої злочинної діяльності, яка включає в себе незаконне заволодіння автотранспортним засобом з метою подальшого його збуту або розукомплектування, а також страхове шахрайство, яке також пов’язане з викраденням автомобіля, але має на меті не тільки отримання коштів за автомобіль, а й страхових виплат. Як правило, організовані злочинні угруповання у сфері нелегального автомобільного бізнесу мають міжнародні зв’язки, схеми переміщення автомобілів через кордони держав, налагоджену систему взаємодії з корумпованими посадовими особами у правоохоронних та реєстраційних органах, а також осіб, що займаються розукомплектуванням автомобілів, зміною номерів кузова, вузлів транспортного засобу.

Злочинні угруповання постійно вдосконалюють методи та тактику злочинної діяльності, змінюють маршрути переміщення викрадених автомобілів, стежать за розвитком нормативно-правової бази, використовують її недоліки, знайомі з тактикою та методикою розкриття та розслідування даного виду злочинів, у процесі своєї діяльності використовують можливості або наймають на роботу аналітиків, психологів, статистів, колишніх працівників правоохоронних органів, жителів прикордонних районів, яким відомі шляхи, що не проходять через стаціонарні пункти пропуску через кордон. Нелегальний автомобільний бізнес – це складна, багаторівнева, системна, форма злочинної діяльності з притаманними тільки їй тактичними прийомами та засобами маскуванню [5, с. 28].

Наявність міжнародних зв’язків та переправлення автомобілів через кордони держав є однією з основних ознак цього виду злочинів, оскільки володіння транспортним засобом в межах країни, де його викрали, є невігідним через постійне проведення перевірок та періодичних технічних оглядів автомобіля. Переміщення автомобіля за кордон ускладнює процедуру перевірки автомобіля за базами даних викраденого автотранспорту, а також повернення майна законному власнику.

До сказаного слід додати, що транснаціоналізації нелегального автомобільного бізнесу сприяє низка факторів, зокрема:

- “прозорість” кордонів, недостатній контроль з боку правоохоронних органів (прикордонна та митна служба, міліція);
- недостатня ефективність заходів боротьби з даним видом злочинів, низький рівень взаємодії правоохоронних органів;
- правова неврегульованість діяльності по боротьбі з міжнародною злочинністю, зокрема, відмінність законодавства різних держав, відсутність угод про взаємну правову допомогу;
- відсутність можливості (для учасників угоди купівлі-продажу автомобіля) доступу до системи ідентифікації автомобілів, а також оперативного доступу до бази даних Генерального секретаріату Інтерполу про викрадені транспортні засоби [6, с. 11].

Головним інструментом протидії нелегальному автомобільному бізнесу у міжнародних масштабах на сьогодні є Міжнародна організація кримінальної поліції, яка представлена в нашій країні Національним центральним бюро Інтерполу в Україні.

За даними НЦБ Інтерполу в Україні, у 2006 році було встановлено 134 одиниці автотранспорту, викраденого за кордоном, а також за кордоном встановлено 13 автомобілів, що були викрадені на Україні. Найбільша кількість викрадених автомобілів прибуває з Німеччини, Росії, Польщі, Угорщини, Бельгії та Італії. На сьогодні правоохоронними органами викрито декілька шляхів ввезення викрадених транспортних засобів на територію України, вони проходять через територію Білорусі, Росії, Молдови та Польщі.

Діяльність НЦБ Інтерполу в Україні регулюється наступними нормативно-правовими та підзаконними актами: Статутом Міжнародної організації кримінальної поліції – Інтерполу від 13 червня, із змінами та доповненнями від 1 січня 1986 року; Законом України “Про міліцію” від 20 грудня 1990 року (ст. 8); Кримінально-процесуальним кодексом України (ст. 31); Законом України “Про оперативно-розшукову діяльність” від 18 лютого 1992 року (ст. 6, ст. 7); Законом України “Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю” від 30 червня 1993 року (ст.ст. 5–7); Положенням про Міністерство внутрішніх справ України, затвердженим Указом Президента України від 17 жовтня 2000 року № 1138 (п. 6, п. 10); указами Президента України від 6 лютого 2003 року № 84 “Про невідкладні додаткові заходи щодо посилення боротьби з організованою злочинністю і корупцією” (п. 9); від 22 липня 2003 року № 740 “Про заходи щодо розвитку системи протидії легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, і фінансування тероризму” (п. є); від 9 лютого 2004 року № 175 “Про систему заходів щодо усунення причин та умов, які сприяють злочинним проявам і корупції ” (п. V-2); постановами Кабінету Міністрів України “Про вступ України до Інтерполу” від 30 вересня 1992 р. № 555; “Про Національне центральне бюро Інтерполу” від 25 березня 1993 року № 220 та затвердженим цією постановою Положенням про Національне центральне бюро Інтерполу; “Про представника Національного центрального бюро Інтерполу в Міжнародній організації кримінальної поліції – Інтерпол” від 11 серпня 2004 року № 1043; наказом МВС України від 15 лютого 1995 року № 104 “Про створення підрозділів Укрбюро Інтерполу” та Типовими завданнями та функціями підрозділів Укрбюро Інтерполу в головних управліннях, управліннях МВС України в Криму, областях, містах Києві та Севастополь, Положенням про основи організації розкриття органами внутрішніх справ України злочинів загальнокримінальної спрямованості, затвердженим наказом МВС України від 30 квітня 2004 року № 458. (п. 2: 2.5, 2.14; п. 4: 4.21).

Питання організації розшуку викраденого автотранспорту безпосередньо регулює Інструкція про порядок використання правоохоронними органами можливостей Національного центрального бюро Інтерполу в Україні у попередженні, розкритті та розслідуванні злочинів, затверджена спільним наказом Міністерства внутрішніх справ України, Генеральної прокуратури України, Служби безпеки України, Державного комітету у справах охорони державного кордону України, Державної митної служби України, Державної податкової адміністрації України від 9 січня 1997 р. № 3/1/2/5/2/2. Ця Інструкція визначає повноваження правоохоронних органів у використанні можливостей НЦБ Інтерполу в Україні та підстави одержання необхідної інформації від правоохоронних органів зарубіжних країн. Відповідно до цієї Інструкції у сфері попередження, розкриття та розслідування злочинів правоохоронні органи, використовуючи канали НЦБ Інтерполу, мають можливість:

а) запитати відомості про власника транспортного засобу, зареєстрованого за кордоном;

- б) вимагати інформацію про дату та місце постановки на облік транспортного засобу чи зняття з обліку;
- в) перевірити транспортний засіб за обліками викраденого автотранспорту в зарубіжних країнах;
- г) ідентифікувати іноземний автомобіль чи його номерні знаки;
- д) оголосити у міжнародний розшук викрадений в Україні транспортний засіб, поставити його на облік у Генеральному секретаріаті Інтерполу та в правоохоронних органах інших держав – членів організації;
- е) ідентифікувати реєстраційні документи транспортного засобу;
- є) здійснювати обмін інформацією щодо порядку повернення викраденого транспортного засобу законному власникові.

Відповідно, підставами для одержання такої інформації повинні бути:

- а) виявлення підробки в документах на право придбання, володіння та використання транспортного засобу, ввезеного з інших держав;
- б) виявлення підробки маркування фірми (підприємства) – виробника на агрегатах, вузлах, а також ідентифікаційних номерів транспортного засобу іноземного виробництва, ввезеного з інших держав. Запит надсилається в НЦБ після проведення криміналістичного дослідження та встановлення дійсного ідентифікаційного номера;
- в) виявлення розбіжностей номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу із записами у митних документах, свідоцтвах про реєстрацію транспортного засобу, угодах купівлі-продажу та інших реєстраційних і технічних документах;
- г) отримання оперативної інформації про викрадення транспортного засобу за кордоном;
- д) вилучення автомобіля як речового доказу в кримінальній справі;
- е) негативний результат перевірки за банками даних Інформаційного бюро, Управління державтоінспекції МВС України та НЦБ за наявності однієї з вищевикладених підстав [7, с. 383–385].

НЦБ Інтерполу при отриманні відомостей про розшук транспортного засобу, який перевіряється правоохоронними органами іншої держави, повідомляє про це ініціатора запиту або відповідну службу МВС (ГУКР, ГУБОЗ, ГУДСБЕЗ тощо).

Отримавши від НЦБ повідомлення про те, що транспортний засіб викрадений за кордоном, правоохоронні органи зобов'язані вжити заходів щодо його схоронності, а також провести перевірку в порядку, передбаченому статтею 97 Кримінально-процесуального кодексу України. Після закінчення перевірки правоохоронні органи через НЦБ зобов'язані повідомити правоохоронним органам країни, на території якої був викрадений транспортний засіб, наступні дані: обставини виявлення автомобіля, номер кримінальної або оперативно-розшукової справи, відповідно до яких проводилась перевірка, їх номер, дату порушення (заведення) та орган, у якому вони знаходяться, повні анкетні дані власника, стан транспортного засобу, його місцезнаходження, можливість до самостійного пересування. Також у своєму повідомленні правоохоронні органи зобов'язані вказати адресу органу (суду) або посадової особи, до яких може звернутися потерпілий для захисту права власності та вирішення питання про повернення транспортного засобу.

До зазначеного необхідно додати, що питання безпосередньо пов'язані з поверненням транспортних засобів до компетенції НЦБ Інтерполу не входять. Можна також зазначити, що Інтерпол не проводить розшук транспортних засобів у повному розумінні цього слова, він є свого роду посередником між правоохоронними органами різних держав, оскільки Інтерпол відповідно до ст. 2 Статуту має за мету лише забезпечення широкої взаємодії всіх органів (установ) кримінальної поліції у світі, створення та розвиток установ, які зможуть ефективно сприяти попередженню кримінальної злочинності [9, с. 138]. Діяльність Інтерполу у

розшуку викраденого автотранспорту є основним компонентом, оскільки для перевірки факту наявності автомобіля у розшуку та отримання запитів на розшук транспортних засобів використовуються виключно офіційні канали Інтерполу.

Виникнення нових способів викрадення автомобілів, переміщення їх через кордони держав, сучасне технічне забезпечення злочинних угруповань змушує правоохоронні органи всіх країн світу та Генеральний секретаріат Інтерполу вдосконалювати інформаційне законодавче та технічне забезпечення своєї діяльності, випереджати способи протидії виявленню викрадених автомобілів. До призначення Генеральним секретарем Рональда Ноубла у 2000 році Інтерпол функціонував у п'ятиденному режимі, оперативність реагування на повідомлення була низькою. З призначенням його на посаду Інтерпол працює у цілодобовому режимі. Ноублу також належить ідея запровадження нової інформаційно-пошукової системи "I-24/7", що розшифровується як "Інтерпол – 24 години, сім днів на тиждень", яка прийшла на зміну протоколу обміну даними засобами електронної пошти. На сьогоднішній день цей банк даних містить інформацію про 3,5 млн. викрадених транспортних засобів, більш ніж 10 тис. розшукуваних злочинців та 12 млн. загублених або викрадених документів. Інтеграція даних про автомобілі, втрачені документи та розшукуваних осіб в одному інформаційному масиві дає можливість встановлювати зв'язки між особами, документами та вкраденими автомобілями та проводити перевірки більш ефективно. Загалом, за допомогою баз даних Інтерполу у світі станом на грудень 2006 року встановлено 26 тис. автомобілів, що, у порівнянні з результатом 2005 року (18 тис.), говорить про активне використання інформації практичними підрозділами правоохоронних органів [10].

У 2003 році НЦБ Інтерполу Україні реорганізувало інформаційне забезпечення та приєдналося до проекту інформаційної мережі Генерального секретаріату Інтерполу "I-24/7". На сьогоднішній день активно впроваджується забезпечення доступу до цієї системи представників НЦБ Інтерполу України в УМВС. Станом на 1 січня 2007 року доступом до цієї мережі забезпечені всі управління внутрішніх справ в областях. Спільно з Адміністрацією Державної прикордонної служби та Державною митною службою розробляється проект підключення всіх контрольно-перепускних пунктів на Державному кордоні України до мережі I-24/7, що практично унеможливить переміщення викраденого автотранспорту та злочинців через кордон, оскільки дані про викрадені автомобілі в Європі вносяться до бази даних вже через кілька годин після заяви про викрадення автомобіля.

На даний час пріоритетними напрямками удосконалення діяльності НЦБ Інтерполу в Україні у цій галузі є забезпечення доступу до баз даних Генерального секретаріату Інтерполу та кваліфікована підготовка співробітників міськрайвідділів, що суттєво покращить розшукову роботу на місцях. Існують проблеми із забезпеченням міськрайвідділів базами даних Інтерполу, які полягають у тому, що для моніторингу пошукових запитів у системі I-24/7 реалізовано автоматичну систему сповіщень про факт перевірки транспортного засобу, тому після перевірки автомобіля за базою даних у разі співпадання номерів та агрегатів (навіть часткового) необхідно буде пояснити причину перевірки країні-ініціатору перевірки. Якщо в Україні не виникає проблем з контролем за підставами перевірки з огляду на невелику кількість комп'ютерів, підключених до інформаційно-пошукової системи, то, як показує зарубіжний досвід, наприклад у Нідерландах, де комп'ютери всіх райвідділів забезпечені базою даних Інтерполу, контроль за пошуковими запитами практично не здійснюється, хоча керівництво Інтерполу мріє про той день, коли кожен офіцер поліції або співробітник митної служби буде мати миттєвий доступ до баз даних Інтерполу і зможе терміново отримувати інформацію про підозрюваних в аеропорту, на кордоні та всередині країни.

Список використаних джерел

1. Широков А. Интерпол готов рассекретиться в Интернете // Континент Сибирь. – Новосибирск. – 2002. – 11 сент.
2. Електронний портал автомобілістів. Статистика угонов автомобілей. <<http://forum.avtoindex.com/viewtopic.php?t=4082>>.
3. Сифонов Д. Угонщики сменили Toyota на Lexus <<http://www.dsnews.com.ua/archive/index.php?action=article>>.
4. Дунина А. Берегись автомобиля. Угнанного <<http://glavred.info/archive/2005/08/19/180735-0>>.
5. Горенская Е.В. Береги железного “коня”! // Интерпол в России. – 2000. – № 4. – С. 28.
6. EUCARIS против международной преступности // Интерпол в России. – 2001. – № 2. – С. 11.
7. Інструкція про порядок використання правоохоронними органами можливостей Національного центрального бюро Інтерполу в Україні у попередженні, розкритті та розслідуванні злочинів: Затв. наказом Міністерства внутрішніх справ України, Генеральної прокуратури України, Служби безпеки України, Державного комітету у справах охорони державного кордону України, Державної митної служби України, Державної податкової адміністрації України від 9 січня 1997 р. № 3/1/2/5/2/2 // Довідник працівника міліції / Відп. ред. М.В. Білоконь; Упоряд. С.М. Гусаров, В.Г. Слободянюк, С.М. Калюк. – К.: Видавнича компанія “Воля”, 2003 – 2004. – Кн. 2.
8. Устав международной организации уголовной полиции (Интерпол) <<http://zakon.kuban.ru/private/interpol.htm>>.
9. Овчинский В.С. Интерпол (в вопросах и ответах). – М.: ИНФРА – М, 2001.
10. Офіційний сайт МОКП – Інтерпол <<http://www.interpol.int/Public/Vehicle/Default.asp>>.

The article is analysed the retrospective of the development of illegal automobile business. The author shows the role of the Interpol in counteraction of this criminal activity.