

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO

**VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO FAKULTETAS
KRIMINOLOGIJOS KATEDRA**

MIKITA ZABUHA

Kriminologijos ir baudžiamosios teisės specializacija

**TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAGYSČIŲ LIETUVOJE IR
BALTARUSIJOJE KRIMINOLOGINĖ CHARAKTERISTIKA**

MAGISTRO BAIGIAMASIS DARBAS

**Mokslinis vadovas –
Dr. T. Rudzkis**

Vilnius

2005

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. ОБЩАЯ КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ХИЩЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	7
2. КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СТАТИСТИКИ ХИЩЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЛИТВЕ И БЕЛАРУСИ.....	20
3. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЧНОСТИ СОВЕРШИВШЕЙ ХИЩЕНИЕ, УГОН ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	31
4. КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ МОШЕННИЧЕСТВА, СВЯЗАННОГО С ХИЩЕНИЕМ И ИНСЦЕНИРОВКОЙ ХИЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	41
5. ПРЕВЕНЦИЯ ХИЩЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	47
ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	57
РЕЗЮМЕ	60
SANTRAUKA	61
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	62
ПРИЛОЖЕНИЕ	64

ВВЕДЕНИЕ

Перефразировав известное выражение, можно утверждать, что на сегодняшний день автомобиль в Литве и Беларуси - не просто средство передвижения, а символ преуспевания и личной свободы его владельца. Именно поэтому обычная, с точки зрения права, движимая вещь - автомашина - на практике приобретает особый статус, а его владелец сталкивается с целым "соцветием" проблем под кодовым названием транспортное средство.

Изменение экономических, а главное политических условий в Литве и Беларуси за последние 10 лет резко отразились на отношениях двух государств. Изменилась и криминальная ситуация в странах. Появились новые виды преступлений, а некоторые деяния были декриминализованы.

В целом хищение чужого имущества является самым распространенным во всем мире преступлением, а хищение транспортного средства одно из дерзких форм его проявления. Обобщение материалов практики последних лет свидетельствует о росте хищений транспортных средств, совершаемых группами лиц. При этом данный вид хищений носит международный характер. Территория Беларуси и Литвы - транзитная. Общая граница обоих государств составляет 650 км. Географическое расположение Литвы и Беларуси в центре Европы привлекает преступников совершать хищения на территории данных государств, либо использовать их для транзита похищенных транспортных средств как на запад, так и на восток. Этому же способствует и прозрачные границы Беларуси и России с одной стороны, Литвы и Западной Европы с другой. При этом преступные группы отличаются высокой степенью конспирации, отлаженной системой реализации краденого в соседних странах, использованием разнообразных технических средств.

Большой удельный вес хищений транспортных средств, их новые тенденции, с одной стороны, и слабая организационная, правовая и техническая обеспеченность деятельности, а главное, недостаточное сотрудничество правоохранительных органов соседних государств, особенно в низовом звене, приводят к тому, что ежегодно сотни уголовных дел о хищения приостанавливаются.

Актуальность темы. До этого не было выполнено основательной сравнительной криминологической характеристики хищений транспортных средств двух соседних государств Литвы и Беларуси, не была проанализирована совместная деятельность правоохранительных органов по предупреждению и борьбе с данным негативным явлением. Относительная замкнутость Беларуси от стран Евросоюза постепенно ведет к

снижению сотрудничества между правоохранительными органами соседних государств, что не может не отразиться на состоянии преступности в целом. На фоне существующего некоторого охлаждения в отношениях двух соседних стран, тема остается очень актуальной.

Целью исследования настоящей работы является постановка и рассмотрение наиболее значимых вопросов в области хищений транспортных средств. Составление общей и сравнительной криминологической характеристики хищений транспортных средств в Литве и Беларуси. Анализ причин и условий, способствующих совершению хищений транспортных средств; внесение предложений по совершенствованию уголовно-правовой борьбы с кражами, рекомендаций правоохранительным органам. Изучение такого вида преступления как мошенничество, связанное с хищением и инсценировкой хищения автотранспорта.

Используя статистическую информацию, анализируя практическую работу правоохранительных органов обоих государств, в работе мы проанализируем способы, совершения, особенности и тенденции развития хищений транспортных средств в Литве и Беларуси.

Задачи работы:

- раскрыть значение уголовно-правового понятия хищения транспортного средства, рассмотреть особенности применения данного понятия в уголовном праве обоих государств.
- рассмотреть состояние, структуру и тенденции хищений транспортных средств в Литве и Беларуси.
- рассмотреть криминологическую характеристику лиц, совершивших хищения транспортных средств, составить общий криминологический портрет автовора.
- проанализировать совместную деятельность правоохранительных органов по борьбе с данным видом преступления.
- определить направления предупредительной деятельности, выяснить проблемы осуществления превентивных мер, внести предложения по решению данных проблем.

Объект исследования. Состояние и структура хищений транспортных средств в Литве и Беларуси, содержание влияния на поведения лиц совершивших хищения, проблемы осуществления борьбы с хищениями транспортных средств.

Деятельность по предупреждению и раскрытию хищений транспортных средств правоохранительными органами обоих государств должна строиться на четком понимании

факторов побуждающий совершить преступление, характеристиках лиц совершающих эти преступления, анализе структур и тенденций данного вида хищения.

Последовательно реализованный принцип соотношения теоретических знаний и правоприменительной практики, позволит получить объективное представление о структуре и характере совершаемых хищениях в Литовской Республике и Республике Беларусь, проанализировать сегодняшнее состояние корыстной преступности и выделить главные факторы, влияющие на формирование и реализацию совместных форм противодействия этому виду преступлений, выявить недостатки совместной деятельности.

Несмотря на существующий договор между Литовской Республикой и Республикой Беларусь о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам от 20 октября 1992 года, подписанного в г. Вильнюсе и ратифицированного правительствами обоих государств, на сегодняшний день реального сотрудничества в борьбе с хищениями автотранспорта, как впрочем и с другими видами преступных деяний, нет.

В ходе написания работы мною изучены архивные уголовные дела по угонам и кражам транспортных средств в Литве и Беларуси, опрошены сотрудники соответствующих подразделений по борьбе с данным видом преступления, изучены статистические данные.

Проблемы, возникшие при написании работы: из-за широты темы, отсутствия необходимой литературы, невозможности оглашения сведений, связанных с проведением оперативно-розыскных мероприятий, направленных на борьбу с хищениями транспортных средств, раскрыть полностью указанную тему в работе не удалось. В основу работы легли правовые акты обоих государств, сведения полученные из уголовных дел, статистические данные, мнения сотрудников правоохранительных органов, борющихся с данным видом хищений, результаты опроса лиц совершивших хищения.

Методы исследования. Исходя из исследуемого объекта работы, мы опирались на совокупность социологических и правовых методов, в частности: статистический, системно-сравнительный, историко-сравнительный, анализа и интервью. Использование последнего в свою очередь являлось как преимуществом так и недостатком в виду некоторой субъективности.

Структура работы содержит введение, пять глав, выводы, список литературы и приложения. Приведенные утверждения и выводы основываются на письменных источниках. В первой главе рассмотрено общее понятие кражи транспортного средства в Литве и Беларуси, разница в подходах к пониманию данного вида преступления. исходя из действующего законодательства обеих стран. В главе раскрыты причины

побуждающие и условия способствующие совершать данные кражи. Рассмотрена общая криминогенная ситуация связанная с кражами транспортных средств в мире.

Вторая глава работы посвящена рассмотрению и анализу статистики краж транспортных средств. При этом некоторые приведенные официальные данные подвергаются сомнению.

В третьей главе рассмотрены социально-психологические свойства и качества личности преступника совершившей угон либо кражу транспортного средства, выделяются типы личности и, как итог, составляется криминологический портрет автовора.

Четвертая глава посвящена мошенничеству, связанному с кражами или инсценировками краж транспортных средств.

Пятая часть работы отведена превенции хищений транспортных средств, вместе с тем анализируется эффективность совместной деятельности правоохранительных органов, ведущих борьбу с данным явлением

Автор настоящей работы является гражданином Республики Беларусь. Ввиду недавнего принятия в Уголовный кодекс Республики Беларусь статьи «Дискредитация Республики Беларусь», что включает в себя предоставление иностранному государству ложных сведений о политической и социальной ситуации в Беларуси, считаю необходимым отметить, что приведенные в работе мнения автора являются субъективными и не должны расцениваться как факты.

1. ОБЩАЯ КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ХИЩЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Прежде чем дать криминологическую характеристику хищений транспортных средств, необходимо выяснить особенности использования терминов и понятий касающихся данного вида преступления в Литве и Беларуси. Согласно действующему Уголовному кодексу Республики Беларусь (далее УК РБ) ответственность за хищение транспортного средства предусмотрена ст. 205, Уголовному кодексу Литовской Республики (далее УК ЛР)- ст. 178. Однако существует различие в понимании кражи в уголовном праве двух государств. Так в Беларуси под хищением понимается умышленное противоправное безвозмездное завладение чужим имуществом или правом на имущество с корыстной целью путем кражи, грабежа, разбоя, вымогательства, мошенничества, злоупотребления служебными полномочиями, присвоения, растраты или использования компьютерной техники.¹ При этом под кражей понимается тайное хищение имущества. Открытая же форма похищения имущества называется грабеж- ст. 206 УК РБ. В уголовном праве Литвы, в отличии от предыдущего уголовного закона, отсутствует состав преступления грабеж, то есть кража толкуется шире и включает в себя как тайную, так и открытую форму хищения. В работе, виду различных подходов к оценке этих понятий, будем опираться на понятие хищение, как более широкого. Использование только термина кража приведет к тому, что будет искажено общее представление о широте данного вида преступления в целом. Другими словами открытое похищение транспортного средства(грабеж ст. 206 УК РБ), квалифицируемое в Литве по ст. 178 ч 2 УК ЛР., как кража, в Беларуси таковой являться не будет.

В Уголовном кодексе Республики Беларусь есть две статьи, связанные с покушением на автотранспорт: одна - угон, вторая – кража. Общеупотребительное понятие “угон”, с точки зрения юриста, - это деяние, предусмотренное статьей 214 Уголовного Кодекса Республики Беларусь. В указанной правовой норме угон определяется как неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения. То есть, законодателем прямо указывается, что мотивом совершения преступления, предусмотренного ст.214 УК РБ не может быть корысть, а целью - получение материальной выгоды. Иными словами, речь идет о временном и ситуационном завладении автомобилем, то есть о менее общественно опасном преступлении. Угон является посягательством на право собственности. При этом виновный препятствует собственнику осуществлять свои полномочия по использованию транспортного средства.

¹ Уголовный кодекс Республики Беларусь. Минск : Амалфея, 2001. стр. 77.

Ущерб в этом случае выражается в его амортизации и лишении собственника возможности, иногда на длительное время, самому им пользоваться и распоряжаться. Иногда ущерб выражается и в неполучении ожидаемого дохода от эксплуатации автомобиля. Угонщик, имеющий целью временно воспользоваться транспортным средством, чаще всего не заботится о его целостности и сохранности, что может привести к порче, гибели и утрате этого средства. Предметом посягательства согласно ст. 214 УК РБ является автодорожное транспортное средство, под которым понимаются все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства с рабочим объемом двигателя не менее пятидесяти кубических сантиметров.

Для характеристики объективной стороны рассматриваемого деяния применен термин "угон". Это означает, что неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством предполагает также увод (т.е. перемещение без посредства двигателя) по избранному виновным маршруту.

Непросто отграничить угон от хищения автотранспортных средств: у этих деяний сходные условия, типы личности преступников, единый объект и предмет. В целом в уголовном праве Беларуси главным отличительным признаком кражи от угонов является то, что умысел при угоне направлен не на обращение чужого имущества в пользу виновного или других лиц, а на противоправное временное пользование этим имуществом без согласия собственника или иного владельца. Для установления цели хищения необходимо подробно исследовать все обстоятельства дела. Несмотря на то, что угоны транспортных средств весьма распространенное преступление, исследуемый состав встречается довольно редко большинство угонов транспортных средств совершается с целью хищения и являются по существу кражами. К этому выводу давно пришли законодатели в Литве, которые, по нашему мнению, целесообразно исключили состав угона из действующего уголовного кодекса.

Необходимо отметить, что Государственная Дума России готовит поправки в Уголовный кодекс, которые призваны приравнять угон транспортного средства к краже. Законопроект будет рассмотрен в ноябре 2005 года. Беларусь является союзным государством, где законодательство, как правило, унифицировано с российским. Учитывая это, можно ожидать, что вскоре данные поправки будут рассмотрены и Парламентом Республики Беларусь.

Наибольший общественный резонанс вызывают кражи автотранспорта, как преступления, причиняющие большой материальный и моральный вред. В отличие от угонов, кражи (ст. 205 УК РБ) это тайное хищение чужого имущества. Целью этого

противоправного поступка служит получение материальной выгоды посредством реализации похищенного автотранспорта. Доказать кражу непросто: необходимо убедить суд, что у угонщика были корыстные намерения. Пойманный же с поличным вор объясняет, что он просто взял машину на время покататься, а это уже не кража, а угон. В свою очередь судьи выносят более мягкое наказание в случае недоказанности кражи.

Юристы Беларуси и Литвы не сходятся во мнениях. В новом УК ЛР состав угон отсутствует и подобные действия приравниваются к покушению на кражу. Данное различие несколько искажает статистику совершенных хищений. В последующем мы будем приводить статистические данные, связанные с угоном транспортных средств, совершенных на территории Беларуси, так как, по нашему мнению, это более объективно отразит не только общее состояние хищений, но и поможет более детально изучить личность угонщика, тем самым разграничить с личностью похитителя транспортного средства. В целом несмотря на разницу в законодательстве Беларуси и Литвы проблему угона и краж автомобилей рассматривать необходимо всегда вместе. К статье угона как к таковой нужно подходить в исключительных случаях. Ведь любой угон (даже если преступник только проехал на машине) воспринимается как кража не только сотрудниками правоохранительных органов Беларуси, но и владельцем автомобиля.

Толкование понятия транспортное средство в правилах дорожного движения обоих государств одинаково. Здесь имеет смысл уяснить, что транспортное средство понятие широкое и включает в себя не только понятие автомобиля, который мы в повседневности представляем, когда слышим это название, хотя данное хищение, как правило, связано с этой категорией. Автобусы, грузовики, мотоциклы, мопеды, прицепы, полуприцепы, трактора, самоходные машины также нередко являются объектом посягательства, хоть и в меньшей мере, чем автомобили. В настоящее время в диспозиции статьи 205 УК РБ, в отличие от ст. 178 ч.2 УК ЛР, не указан квалифицирующий признак автомобиль или транспортное средство. В Беларуси в настоящее время главным квалифицирующим признаком является сумма ущерба.

Санкция ст. 205 ч.4 УК РБ за кражу транспортного средства предусматривает наказание в виде лишения свободы от 7 до 15 лет с конфискацией имущества, в сравнении с санкцией статьи 178 ч.2 УК ЛР – до 5 лет лишения свободы.² Уже нижний предел наказания показывает жесткий подход белорусских властей к ответственности за этот вид преступления. Интересен тот факт, что за совершение угона (ст. 214 УК РБ) предусмотрено наказание в виде лишения свободы сроком от 5 до 7 лет. То же действие, совершенное повторно, либо группой лиц по предварительному сговору, либо повлекшее

² Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. Vilnius: Mūsų Saulužė, 2004. P 54.

по неосторожности причинение ущерба в особо крупном размере, — от 7 до 10 лет. Угон, совершенный с применением насилия или с угрозой его применения, наказывается лишением свободы на срок от 10 до 15 лет.³ Что бы понять смысл жесткости в проводимой белорусским государством уголовно-правовой политики необходимо обратиться в историю. В начале 90-х годов на фоне обнищания населения, его криминализации, развала системы профилактики преступности, уголовно-правовая политика и правоприменительная практика оказались неспособными противостоять такого рода негативным тенденциям, утратили свою целеустремленность и наступательность. Белорусские власти в лице субъектов формирования уголовно-правовой политики вынуждены были с большим опозданием реагировать на столь неблагоприятную криминальную ситуацию. Но поскольку к середине 90-х годов система общей и специальной профилактики была разрушена, одним из немногих средств противостояния со стороны государства преступности оказалось усиление уголовной репрессии, что наглядно отразилось в Уголовном кодексе Беларуси. По сравнению со старым УК БССР он стал за некоторым исключением более жестким, с точки зрения системы наказаний и санкций, предусмотренных в Особенной части УК РБ. Знакомство с предназначенными изменениями и дополнениями к УК РБ, поступающие в парламент Республики Беларусь, показывает, что многие из них содержат предложения по дальнейшему ужесточению уголовной репрессии.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что разрушение профилактики преступлений стимулировало репрессивность уголовно-правовой политики в Беларуси, усилило общепреventивную роль уголовного закона, хотя ни в задачах уголовного законодательства, ни в целях наказания об этом не говорится. В сущности, в сложившейся ситуации отвергается общепринятое положение о том, что уголовный закон выполняет вспомогательную функцию в системе средств борьбы с преступностью. При сохранении в дальнейшем этих тенденций в развитии уголовно-правовой политики весьма сложно будет реализовывать такой ее принцип, как гуманизм.

Кражи и угоны транспортных средств долгое время был внутренней проблемой Литвы и Беларуси. Часто вовлечены были отдельные несовершеннолетние или их небольшие группы, которые занимались несколько большим, чем просто поездками ради забавы на чужой автомашине без разрешения. Автомобили угонялись в одной местности и часто там же обнаруживались некоторое время спустя. Однако, в последние годы угон все

³ Уголовный кодекс Республики Беларусь. Минск: издательство «Амалфея», 2001. ст.81.

большого и большего числа машин предшествовал переправлению их в другую страну или страны.

Согласно последним проведенным исследованиям мировая торговля краденными автомобильными средствами – форма организованной преступности, которая приносит в около 19 миллиардов долларов ежегодно⁴. Первые крупные организованные группы преступников, начавшие делать бизнес на автомобильных угонах и кражах в Западной Европе были зарегистрированы в 50-е годы. Главными рынками сбыта были поначалу страны Ближнего Востока, чуть позднее - Северная Африка. В 60-е добавились Турция и Югославия. В 70-е года итальянская мафия начала активно сбывать краденые автомобили во Франции, Австрии и Швеции, а Меккой угонщиков всех национальностей на какое-то время стала свободная экономическая зона в районе сирийской столицы Дамаск.

Все перевернулось в тот момент, когда после распада СССР открылись просторы постсоветского пространства. Пик числа угонов был достигнут в 1993 году, тогда в Европе было угнано два миллиона автомобилей, из которых почти миллион остались не найденными. Потом кривая пошла вниз, но все равно ежегодно речь идет о сотнях тысяч преступлений. Главные рынки сбыта краденых авто ныне – Литва, Латвия, Кавказский регион, крупные города России, Беларуси, Украины, Центральной Азии. А в последнее время появились факты, говорящие о том, что криминальные группировки начали перегонять их через Монголию в Китай. Размах поистине транснациональный.

Что же произошло в конце 80-х годов с крушением "железного занавеса"? По сути столкнулись две автомобильные цивилизации, стоящие на совершенно разных полюсах развития. Для граждан Литвы и Беларуси какое-нибудь подержанное "Вольво" или "БМВ" были тогда неким чудом. Незрелый рынок после долгих лет колоссального автомобильного дефицита готов был поглощать все без разбора. И этим конечно же воспользовались жулики и преступники. Причем речь не только об СССР и независимых государствах, образовавшихся затем на постсоветском пространстве, но и о странах Восточной Европы. Западной Германии, к примеру, в те годы пришлось пережить массовое нашествие угонщиков из Польши, которые в некоторых немецких городах буквально "очищали" от автомобилей целые улицы. Такие автоворы, состоявшие большей частью из преступников-одиночек или мелких преступных групп, и дали дикий всплеск числа автомобильных краж. Но затем ситуация изменилась. Полицейские структуры стали действовать активнее, сами автомобилисты начали оборудовать свои автомобили сигнализациями, прибегая ко все более совершенным охранам системам. Но главное - изменился рынок. Теперь уже люди не очень-то хотят купить какой-нибудь автомобиль

⁴ <http://www.interpol.int/Public/PropertyCrime/Default.asp>

пятнадцатилетнего возраста только потому, что это иномарка. А значит, угонщику нет смысла рисковать ради 1000-1500 долларов, которые можно выручить за продажу недорогих моделей или даже престижных, но подержанных.

Центр криминального интереса переместился на новые и достаточно дорогие автомашины. Появляются и качественно новые виды преступлений, например, так называемые заказные угоны. Они совершаются по предварительному сговору похитителей и клиента, имеющего технически неисправный или аварийный автомобиль. Похитители "по заказу" подбирают авто нужной модификации и цвета, причем в отдаленном регионе или вообще в другой стране. После кражи в ремонтной мастерской с аварийной автомашины вырезается панель воздуховода с номером кузова и вваривается в похищенную. Обнаружить подмену крайне трудно.

В общем, хоть валовые показатели авто-угонов и уменьшаются, обольщаться не стоит. Ведь явно растут показатели качественные. Да, хулигану-подростку, захотевшему покататься на чужой машине, теперь сделать это труднее. Мелкому жулику - тоже. А крупные криминальные сообщества, профессионально занимающиеся автомобильными кражами, только расширяют свой бизнес. В преступном мире существуют даже "учебные центры" по подготовке авто-угонщиков. Слушатели учебных курсов сдают экзамены и зачеты по вскрытию автомобильных замков и способам отключения сигнальных противоугонных систем и затем отправляются на работу в Европу и США. Подобный международный семинар проводился в одном из приморских отелей польского города Гдыня. По окончании обучения, стоившего 2000 долларов, каждый участник его получал набор инструментов и список адресов для контактов и сбыта похищенного. Вот и выходит, если преступники объединяют усилия, надо, чтобы и правоохранные органы разных стран лучше взаимодействовали в борьбе с ними. И такая работа ведется через Интерпол, Европол и путем заключения двухсторонних или многосторонних соглашений. Совершенствуется обмен оперативной информацией. Практически каждая национальная полиция или милиция имеет определенные достижения в борьбе с организованной преступностью в сфере авто-угонов. Например, Сотрудники МУРа МВД России в 2004 году арестовали 12 человек, которые использовали весьма хитроумную схему преступлений. Особенностью их преступной деятельности было то, что они поставили абсолютно легальные, зарегистрированные в ГИБДД России машины. Злоумышленники тщательно подбирали объекты для угона, затем выслеживали похожий автомобиль, приезжающий в ГИБДД для постановки на учет, и разными способами получали информацию о его владельце и самом транспортном средстве. Ну а потом из угнанной машины делался "двойник" - изготавливались точно такие же номера, при

помощи высокоточного оборудования перебивалась маркировка узлов и агрегатов. Изготавливались и дубликаты паспортов транспортного средства, бланки для которых преступники получали, от своих сообщников в Литве. Какое-то время по Москве ездили два совершенно одинаковых по внешнему виду и по документам автомобиля, а затем "клонированная" копия официально продавалась с оформлением у нотариуса. Вычислить и поймать банду, действовавшую столь изощренно, имеющую разветвленные связи и в России, и за рубежом, крайне нелегко. Но им предстоит еще поиск проданных авто. А это тоже чрезвычайно сложная задача. Ведь многие угнанные автомобили наверняка ушли из России за границу, а значит, при поисках вновь потребуются самое тесное сотрудничество на международном уровне.

Рассматривая общую криминологическую характеристику хищений транспортных средств необходимо представлять в целом каким образом эти хищения происходят, то есть знать типовые схемы действий автоворов. В целом действия автоворов при совершении кражи можно разделить на подготовительные; действия, связанные непосредственно с кражей транспортного средства, то есть устранением средств охраны, перегонном автомобиля и т.д; а также действия по предотвращению задержания правоохранительными органами.

К подготовительным действиям при совершении кражи транспортного средства можно отнести:

1. Заготовка необходимых документов на данное транспортное средство;
2. Предварительное изготовление ключа от замка зажигания, используя снятую накануне с лючка бензобака личинку замка (у многих иномарок единый ключ на все замки);
3. Предварительный сговор с установщиком сигнализации, и через некоторое время после установки быстро и без шума угнать автомобиль. Простейший вариант - это когда установщик передаёт угонщику слепки ключей и третий брелок;
4. Нередко угонщик перед кражей сам похищает у владельца ключи и брелок от сигнализации;
5. Опытные автоворы заранее определяют тип охранной системы и предлагают способ ее преодоления;
6. Предварительное изготовление «паука» или ВЧ генератора. «Паук» представляет собой пучок проводов, с одной стороны заканчивающийся замком зажигания с коммутатором (в случае электронного зажигания), с другой - крокодилами и специальными врезными зажимами для

"мгновенного" подключения. После вскрытия капота штатная проводка, которая обеспечивает движение автомобиля, полностью перерезается и устанавливается новая. Жгут "паука" прокладывается прямо снаружи автомобиля из-под капота в салон. Процесс занимает 0,5 - 2,0 минуты. Очевидно, что таким образом нейтрализуется практически любая электронная противоугонная система на автомобилях, не имеющих сложного компьютерного управления работой двигателя. Вместо "паука" угонщик может использовать высокочастотный генератор импульсов, который "заставляет" свечи всё время искрить. При этом автомобиль едет плохо, но едет. Необходимо отметить, что не все угонщики столь профессиональны, чтобы изготовить и использовать "паук" или ВЧ генератор. Но все угонщики знают, что если от блока управления сигнализацией отсоединить все разъёмы, то на этом её работа заканчивается. Это верно для большинства разнесённых сигнализаций (то есть сигнализаций, у которых блок управления отделён от сирены). Если отсоединить разъём от моноблочной сигнализации (которая вся состоит из одного блока), то автомобиль не заведётся, но в этом случае соединяют определённые провода в жгуте, подходящем к моноблоку, устраняя тем самым блокировку двигателя. Несколько сложнее устраняются блокировки систем с "бронированными" блоками, из которых выходят одноцветные провода. Здесь требуется ещё отвинтить несколько винтов - чтобы вскрыть блок - дальше становится ясно, какие провода соединять (разумеется, если этот вопрос предварительно проработан). Поиск места установки блока не занимает много времени. Время поиска - одна-две минуты. Моноблок обычно искать не надо - он устанавливается под капотом на видном месте;

7. Угонщики могут заранее изготовить сканер и граббер - электронные устройства, подбирающие код сигнализации или записывающие его в тот момент, когда владелец автомобиля пользуется брелком для отключения сигнализации. То есть, если сигнализация поддаётся сканированию или граббированию, угонщик становится обладателем электронной отмычки для её отключения. Современные сканер ("полицейский ключ") и граббер (точнее, регистратор радиосигналов) имеют размеры не больше пачки сигарет и нет проблем в его покупке;
8. До совершения кражи автоворы, как правило, следят за владельцем и используют его оплошности. К типичным оплошностям приводящим к угону

автомобиля можно отнести: забыл включить сигнализацию; забыл включить пейджер; надолго отошел от автомобиля за пределы слышимости сигналов sireны и пейджера; забыл ключи в замке зажигания (такое случается, если двери закрываются дистанционно с помощью брелка, а брелок носят отдельно от ключей);

9. . В случае, если у автовора есть напарники, им ставится задача перед совершением кражи нейтрализовать владельца автомобиля. Ночью его могут задержать, заблокировав снаружи дверь подъезда, в котором он живёт. Если владелец находится в магазине, то напарники могут сообщать угонщику о действиях владельца и в случае необходимости задержать его на выходе из магазина, что даст возможность угонщику скрыться. Нередко, по отношению к владельцу вор может применить силу. Есть случаи, когда владелец, пытаясь предотвратить кражу своего автомобиля, получал телесные повреждения;

К действиям непосредственно связанным с кражей транспортного средства можно отнести:

1. Действия по срабатыванию сигнализации до тех пор, пока владелец не отключит её. После этого при отсутствии надёжных блокираторов угнать автомобиль несложно;
2. При непосредственных действиях с автомобилем угонщики пытаются в первую очередь вывести из строя сирену или хотя бы заглушить её на время, например, звуком заводящегося рядом автомобиля с повреждённым глушителем, сигнал пейджера глушат мощным источником радиопомех. Обычно сирену и пейджер выводят из строя в течение нескольких секунд. Тип пейджера и его наличие определяют при наблюдении за владельцем автомобиля или по приклеенной на лобовом стекле антенне;
3. Для устранения влияния противоугонного бензоклапана, который может быть установлен на автомобиле, угонщик перерезает бензопровод вблизи карбюратора и подсоединяет свою небольшую ёмкость с бензином. Количества этого топлива хватает, что бы уехать;
4. Проникновение в автомобиль. Двери и капот открываются отмычками, которых существует великое разнообразие. При этом, как правило, личинки замков не затрагиваются. Простейший способ проникнуть в салон - это вынуть заднее стекло, срезав уплотнительную резинку или просто разбив боковое стекло и открыв дверь;

5. Действия после проникновения в салон автомобиля. Противоугонная защёлка на рулевой колонке выламывается руками. Для выламывания личинки замка зажигания может быть применён инструмент из высокопрочной стали, напоминающий большую отвёртку с рычагом. Для для автомобилей российского производства этого, вообще, не требуется. Угонщик может отсоединить разъём от замка зажигания и, соединив нужные провода или вставив в разъём свой замок, попытаться завести двигатель. Замки на педалях не являются серьёзным противоугонным средством, так как угонщик может уехать, не нажав ни разу ни на газ, ни на сцепление, ни на тормоз, правда, не очень быстро; или снять замок, откусив лапки педалей. Описания конкретных действий угонщиков по преодолению некоторых механических блокираторов достаточно часто публикуются в периодической печати и являются стимулом для разработчиков противоугонных устройств в деле совершенствования их характеристик, приводя к созданию принципиально новых блокираторов.

Действия угонщиков бывают нестандартны и непредсказуемы не только для владельца автомобиля, но и для опытного установщика сигнализации. Так, например угон с помощью лески и палочки. К оси автомобиля привязывается леска длиной около 10 метров, на конце – палочка. Владелец утром заводит автомобиль, проезжает несколько метров, пока леска не наматается на ось, и вдруг - слышит стук. Выходит, не заглушив двигатель, и лезет под машину. Угонщик вскакивает в автомобиль и уезжает.

Действия по предотвращению задержания правоохрнительными органами автоворов также разнообразны и нестандартны:

1. На случай неудачной попытки угона транспортного средства и для обеспечения возможности быстро скрыться, автоворы, работая в группе, вблизи от места угона оставляют свой автомобиль с заведенным двигателем и водителем;
2. При внезапной встрече с полицией (милицией) угонщик, пытаясь избежать ответственности, может имитировать алкоголика, например, ссылаясь на то, что залез в машину допить пиво; отрицать факт угона, ссылаясь, например, на причину того что нужно было срочно привезти лекарство, а автомобиль после этого он хотел вернуть. Некоторые автоворы пытаются откупиться, убежать (уехать);
3. При неудачной попытке угона опытный угонщик покидает автомобиль, не оставляя следов, чтобы не вызвать подозрений владельца.

Необходимо понимать, что хладнокровные действия опытных угонщиков при совершении кражи похожие на действия владельца автомобиля и не привлекают внимания посторонних. Однако угонщик предпочитает действовать подальше от осведомлённых свидетелей - соседей, родственников.

Приведенный перечень типовых действий автоворов не может претендовать на полноту. Как в принципе не бывает два абсолютно одинаковых хищения автомобиля. Шаблонов здесь быть не может. В целом надо понимать, что автоворы действуют, как правило, в группе. Например, одна группа выслеживает машину - привычки хозяина, где бывает, когда и на сколько оставляет и т.д. Затем в ответственный момент в эфир выдается команда (предварительно считанная код-граббером) на снятие с охраны, с машиной занимается человек, задача которого снять блокировки и завести автомобиль. После этого второй человек садится за руль и едет к гаражу и т.п. За всеми этими действиями наблюдает группа прикрытия. Потом машина некоторое время стоит. Следующая группа машину разбирает. Реализацией узлов, деталей или целостного автомобиля занимается еще одна группа. Часть автомобилей похищается для дальнейшей продажи. Этим, как правило, занимается хорошо организованная группа. Они долго выслеживают необходимую машину, совершают кражу, после чего изменяют номера агрегатов, перекрашивают, изготавливают документы и продают. В некоторых случаях машина направляется определенному заказчику, который знает, что она с криминальным прошлым. Есть и добросовестные покупатели, которые ни о чем не подозревают. С такими случаями приходится тщательно разбираться и устанавливать истину. Еще где-то только на стадии зарождения этого направления в криминальном бизнесе, когда были прозрачны границы, в большинстве случаев фигурировали страны Прибалтики, особенно Литва. Сегодня перевоз краденного автомобиля из Беларуси в Литву редкий случай. Сейчас основная часть украденных автомобилей следует из Беларуси в Россию, Украину, реже - в другие государства СНГ. Ситуация с Литвой координально изменилась. В настоящее время поток краденных машин поменялся в противоположном направлении. Правительство Республики Беларусь проводит таможенную политику, направленную на ужесточение ввоза автомобилей, узлов и деталей, путем постоянного повышения таможенных пошлин. Проводимая политика связана с поддержанием отечественного российского автопроизводителя, так как Беларусь и Россия являются союзными государствами. В связи с этим появился огромный дефицит на узлы и детали для автомобилей 88-95 годов, в тоже время высоко выросли цены на автомобили этих годов. Этой ситуацией воспользовались преступники поставляя из Литвы и Польши ворованные автомобили. Схема преступления в общих чертах следующая. В Беларуси происходит

дорожно-транспортное происшествие, при котором автомобиль восстановлению не подлежит. С данного автомобиля вываривается табличка с номером кузова и вместе с государственными номерами в сумке следует в соседнюю Литву. Там преступник, действуя в группе ищет автомобиль с соответствующими техническому паспорту характеристиками. Происходит кража, вваривается новый номер кузова, цепляются белорусские номера. После этого автомобиль следует обратно в Беларусь, через Латвию и там легализуется. К сожалению, в Беларуси на пограничных контрольных пунктах нет еще общей сетевой базы данных въехавших на территорию и выехавших из территории республики автомобилей. Через Литву ворованный автомобиль заехать в Беларусь не может, так как его не будет в литовской базе данных въезда, если, конечно исключить тот факт, что в организованной группе не будет замешен пограничник. Как правило, данная схема касается дорогих новых автомобилей. Старые же автомобили в Литве приобретаются легально и, по выше описанному способу, ввозятся в Беларусь, с целью избежания уплаты таможенных платежей, которые, в свою очередь, нередко выше стоимости самого автомобиля. Согласно законодательству Беларуси владелец ввозимого из-за границы автомобиля, с момента выпуска которых прошло 3 года и менее должен уплатить 0,6 евро за 1 кубический сантиметр рабочего объема цилиндров двигателя; свыше 10, но не более 14 лет - 0,6 евро за 1 кубический сантиметр; 14 и более лет - 2 евро. Стоимость ввозимого кузова автомобиля составляет 500 евро. По усмотрению работника таможенной службы Республики Беларусь оцениваются и ввозимые на ее территорию автодетали.⁵ В сложившейся ситуации дефицит и высокая стоимость деталей не заставили долго ждать автоворов, которые начали поставлять на рынок Беларуси детали от похищенных автомобилей. Однако в основном автоворы работают «под заказ» на Россию, где проводимая правительством таможенная политика еще строже. Всплеск приходится на весну. Зимой машина по «тайным» тропам не проедет. А когда последние подсыхают, для преступников наступает самое благоприятное время года для своих дел. Иногда они используют вахтовый метод: белорусы промышленяют в соседних странах и наоборот. Нередко в Беларусь приезжают и литовские автоворы, которые выслеживают в основном автомобили своих соотечественников. Последние, не зная куда обращаться в чужой стране, иногда даже не заявляли в милицию.

Литва, как и Беларусь, транзитная страна. Со вступлением в Евросоюз открылась западная граница. В 1996 году произошла подобная ситуация при вступлении в союз Беларуси и России. Всплеск автоугонов в Беларуси удалось погасить - и здесь есть чем поделиться с Литвой. Что касается границы между Литвой и Беларусью, этот кордон для

⁵ Указ Президента Республики Беларусь от 27 мая 2004 г. № 259

угонщиков менее проходим. Начальник отдела по борьбе с кражами транспортных средств бюро криминальной полиции Литвы Дарюс Засас рассказал об одном мошеннике, пытавшемся на краденой машине попасть из Литвы в Беларусь через Норвегию, чем несказанно удивил скандинавских пограничников. На встрече делегаций в декабре 2004 г. в Минске Засас отметил, что за 2003 год в Литве было похищено 6500 автомобилей, почти столько же в 2002 году. В Беларуси же эта цифра не превышает 4500. Чуть больше половины краденых автомобилей в Литве находят, однако раскрываемость в этой сфере 14-16 %. В Беларуси при обнаружении 59 % машин, правоохранные органы раскрывают 32 % краж⁶. С целью противостояния криминальным устремлениям подобного рода, стражи порядка Беларуси пытаются взаимодействовать с другими заинтересованными ведомствами, правоохранными органами Литовской Республики. К этому подталкивает сама жизнь. За отведенные уголовно-процессуальным законом обеих стран 72 часа необходимо определиться, как поступить с задержанным гражданином. Не зная, с кем можно связаться и оперативно узнать информацию, преступника в буквальном смысле можно выпустить из рук.

⁶ <http://mvd-belarus.nsys.by/modules.php?name=News&file=print&sid=116>

2. КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СТАТИСТИКИ ХИЩЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЛИТВЕ И БЕЛАРУСИ

Криминологическая статистика включает в себя изучение функционирования и эффективности уголовно-правовых мер, норм и институтов, а так же деятельность органов, призванных вести борьбу с преступностью.

Задачи статистики разнообразны и многочисленны, но основные моменты можно свести к следующим четырем положениям:

- официальная статистика представляет собой совокупный отчет о деятельности официальных инстанций - правоохранительных органов и служит основой для принятия решений властями о выделении государственных средств и распределении людских ресурсов;

- с помощью статистики население узнает о том, на сколько велика вероятность оказаться жертвой преступления или, напротив, снимает страх перед преступлениями и последнее;

- уголовная статистика позволяет решать задачи контроля, управления и планирования действий законодателей и уполномоченных на борьбу с преступностью государственных органов.

В последнее время на страницах криминологической литературы возникает такая проблема, частично решаемая, но имеющая много нерешенных вопросов, как Международная уголовная статистика. Первым, кто провел в 1828 году сравнение между некоторыми показателями преступности ряда европейских стран и США был Николаус Генрих Юлиус. Затем криминологи называют работу Андре-Мишеля Герри, в которой сравнивалась преступность Англии и Франции (1864 год). Две мировые войны серьезно помешали дальнейшей совместной работе криминологов. Лишь в 1954 году составлением международной уголовной статистики начала заниматься Международная организация уголовной полиции (Интерпол). Ее данные специалистами подвергались сомнениям и позднее проблемой международных уголовно-статистических сопоставлений заинтересовалась ООН. Свой первый всемирный учет преступности она провела в 1977 году. Европейский совет занимается составлением своих данных с 1963 года⁷.

До сих пор главной проблемой остается вопрос о том, каким инструментом для измерения международных уголовно-статистических данных и их сопоставления необходимо пользоваться, т.е. проблема в методике изучения преступности, которая в каждой стране своя. В работе будут анализироваться статистические данные связанные с общим количеством совершенных хищений в Литве и Беларуси за последние 10-12 лет,

⁷Общая теория статистики. Учебник Москва, 1995. ст. 17

количество найденных транспортных средств, установленных лиц, совершивших данные хищения. Не менее актуальным является анализ краж транспортных средств (в данном случае легковых автомобилей) по моделям и по годам выпуска. Проанализируем количество краж по временам года и месяцам.

В целом прежде чем сравнивать количественные показатели совершенных хищений за аналогичный период, необходимо сравнить количество населения Литвы и Беларуси, а также зарегистрированных в каждой из стран транспортных средств. По данным Департамента статистики по состоянию на 1 апреля 2004 года в Литве проживало 3 440 600 человек.⁸

Согласно данным государственного предприятия «Regitra» в 2004 году в Литве зарегистрировано 1 634 354 транспортных средств из них 1 318 562 легковых автомобиля.⁹ Необходимо отметить что в это количество не входит сельско-хозяйственная техника, которая не стоит на данном учете. По количеству автомобилей на душу населения Литва смело может считать себя членом Евросоюза. Во всяком случае, она обогнала ряд европейских стран - Ирландию, Португалию и вплотную приблизилась к Дании и Голландии.

Согласно данным Министерства статистики и анализа в ходе проведенной переписи в 1999 году население Беларуси составляло 10 045 200 человек.¹⁰ Причем легковых автомобилей в Беларуси по состоянию за 2004 год зарегистрировано 2 639 000¹¹

Арифметика здесь несложная, то есть каждый третий литовец и каждый четвертый белорус управляет автомобилем.

Во-первых рассмотрим таблицу состояния краж транспортных средств и тенденции изменения их количества во времени за период с 1994 г. по 2005 г. (10 месяцев) в Литовской Республике.¹² С момента становления независимости Литовской Республики до 1993 года данные о количестве краж транспортных средств, а также о их количестве на 100 тыс. населения отсутствуют.

Говоря о кражах транспортных средств необходимо отметить, что статистика обеих стран в данное понятие включает:

- 1) Автомобиль:
 - а) легковой автомобиль;
 - б) автобусы, микроавтобусы;

⁸ <http://www.std.lt/web/main.php?parent=1108>

⁹ <http://www.regitra.lt/statistika/index.htm>

¹⁰ http://belstat.gov.by/homep/ru/perepic/popul_3.xls

¹¹ <http://www.autominsk.by/?action=view&ID=3838>

¹² <http://www.nplc.lt/stat/nus/nus19.htm>

- в) грузовики;
- г) прицепы, полуприцепы.
- 2) Другие транспортные средства:
 - а) мотоциклы;
 - б) трактора и другие самоходные машины.

Таблица 1

Количество краж транспортных средств в Литве 1994-2004 гг.

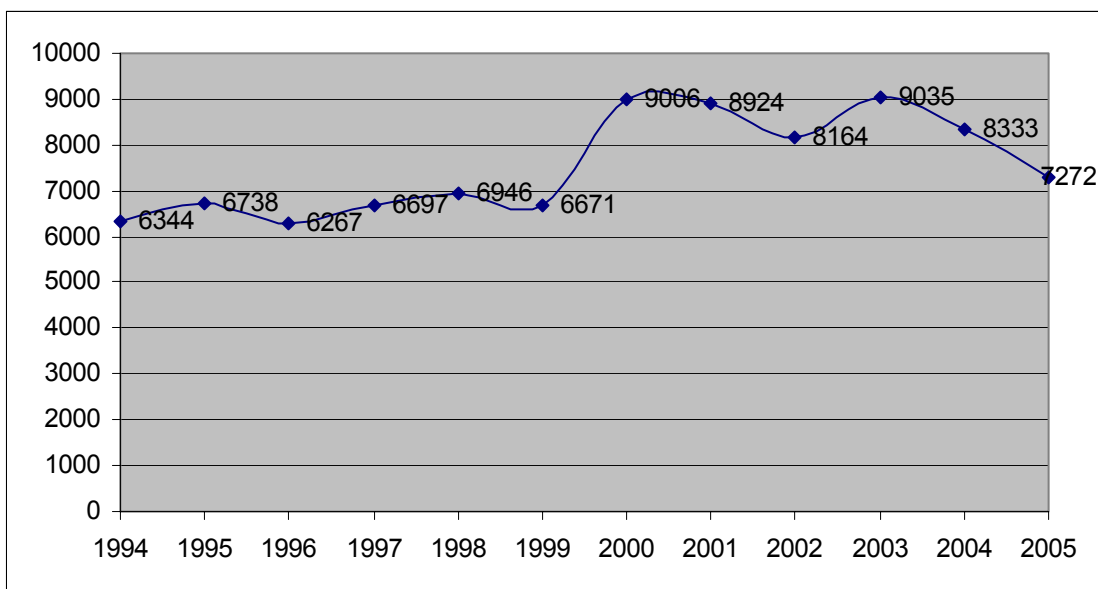
Года	1990	1991	1992	1993	1994
Количество зарегистрированных краж ТС	нет сведений	нет сведений	Нет сведений	нет сведений	6344
Количество преступных деяний на 100000 населения	нет сведений	нет сведений	Нет сведений	нет сведений	173
Года	1995	1996	1997	1998	1999
Количество зарегистрированных краж ТС	6738	6267	6697	6946	6671
Количество преступных деяний на 100000 населения	186	174	187	196	189
Года	2000	2001	2002	2003	2004
Количество зарегистрированных краж ТС	9006	8924	8164	9035	8333
Количество преступных деяний на 100000 населения	257	256	235	262	243

За 10 месяцев 2005 года (январь-октябрь) в Литве зарегистрировано 7272 краж транспортных средств из них 5056 автомобиля. Учитывая оставшийся период времени, а также тенденции краж по месяцам, можно прогнозировать, что количество краж за 2005

год останется на уровне 2004 года. Графически состояние количества краж за указанный период времени изобразим следующим образом (см. график 1).

График 1

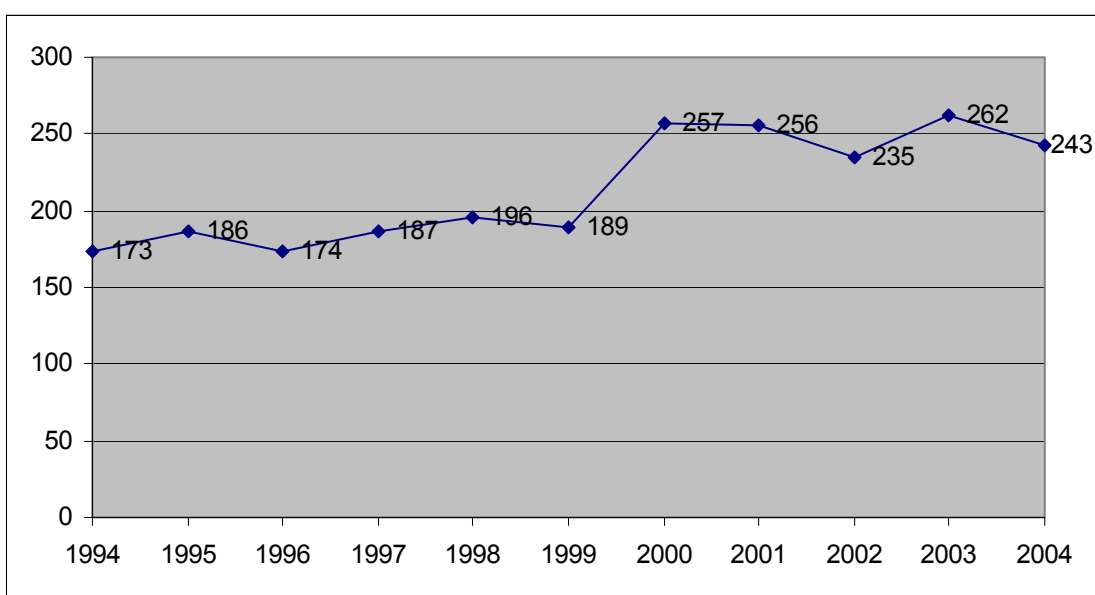
Количество краж транспортных средств в Литве



Одним из важных статистических показателей является количество краж транспортных средств совершенных на 100 тыс. населения. (см. график 2).

График 2

Количество краж транспортных средств в пересчете на 100 тысяч населения в Литве



Более половины от количества похищенных транспортных средств в Литве и Беларуси составляют автомобили.

Таблица 2

Количество краж автомобилей в Литве 1996-2004 гг.¹³

Года	1995	1996	1997	1998	1999
Количество зарегистрированных краж автомобилей	нет сведений	3905	3805	4163	3675
Количество преступных деяний на 100000 населения	нет сведений	108	106	117	104
Года	2000	2001	2002	2003	2004
Количество зарегистрированных краж автомобилей	5185	5822	5716	6448	5865
Количество преступных деяний на 100000 населения	148	167	165	187	171

В процентном соотношении кражи автомобилей от общего количества краж транспортных средств составляют следующее:

- 1) 1996 г. – 62,3%;
- 2) 1997 г. – 56,8%;
- 3) 1998 г. – 59,9%;
- 4) 1999 г. – 55%;
- 5) 2000 г. – 57,5%;
- 6) 2001 г. – 65,2%;
- 7) 2002 г. – 70 %;
- 8) 2003 г. – 71%;
- 9) 2004 г. – 70 %.

Статистика показывает устойчивое, хотя и небольшое, снижение краж транспортных средств в Литве за последние год-полтора. Одновременно статистика указывает на

¹³ <http://www.nplc.lt/stat/nus/nus20.htm>

устойчивый рост доли краж автомобилей относительно общего количества краж транспортных средств (с 55% в 1999 г. до 70% в 2004 г.).

В Беларуси количество краж автомобилей за тот же период иное.

Таблица 3

Количество краж автомобилей в Беларуси 1994-2004 гг¹⁴.

Года	1990	1991	1992	1993	1994
Количество зарегистрированных краж ТС	нет сведений	нет сведений	Нет сведений	нет сведений	1432
Количество преступных деяний на 100000 населения	нет сведений	нет сведений	Нет сведений	нет сведений	14
Года	1995	1996	1997	1998	1999
Количество зарегистрированных краж ТС	2263	2230	1961	1781	2237
Количество преступных деяний на 100000 населения	23	22	20	18	22
Года	2000	2001	2002	2003	2004
Количество зарегистрированных краж ТС	2434	1674	1501	1684	1260
Количество преступных деяний на 100000 населения	24	17	15	17	13

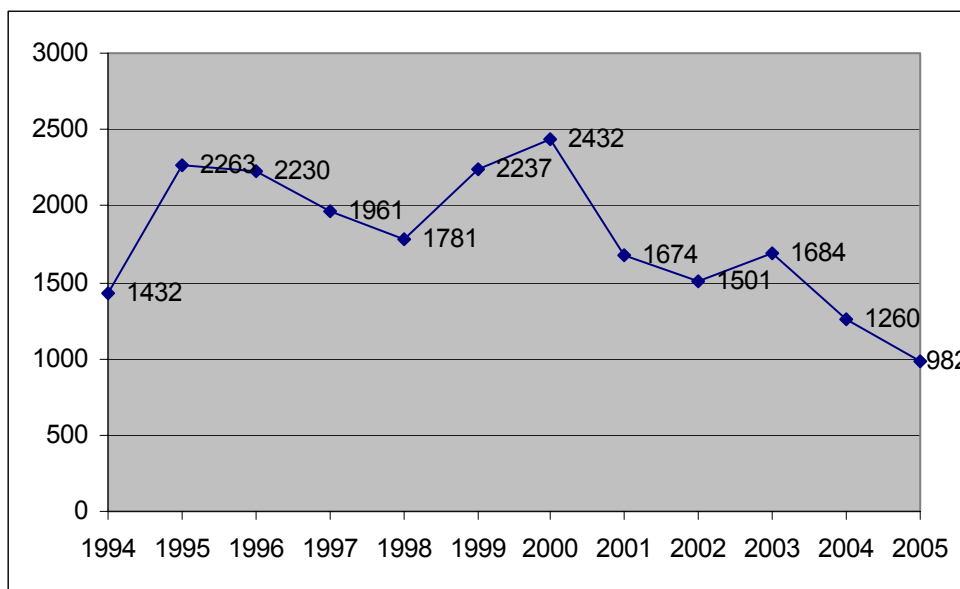
За 10 месяцев 2005 года (январь-октябрь) в Беларуси было зарегистрировано 982 кражи транспортных средств. (см. график 3). Главным препятствием к объективному сравнению количества краж обоих государств, является отсутствие общей статистики краж транспортных средств. Центральное информационно-аналитическое управление

¹⁴ Информация предоставлена Центральным информационно-аналитическим управлением МВД Республики Беларусь.

МВД Республики Беларусь ведет статистику по кражам автомобилей, иные же виды транспортных средств (велосипеды, мотоциклы, трактора и т.д.) отображаются в общей статистике предметов собственности и отдельно не выделяются.

График 3

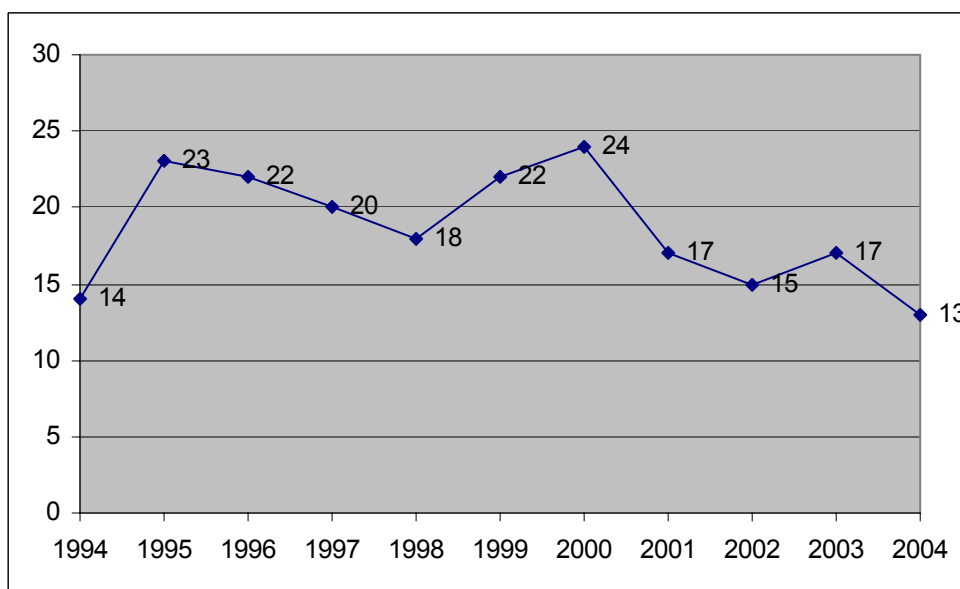
Количество краж автомобилей в Беларуси



В пересчете на 100 тыс. населения количество краж автомобилей в Беларуси выглядит следующим образом (см. график 4).

График 4

Количество краж автомобилей в пересчете на 100 тыс. населения в Беларуси



В Литве процентное соотношение краж автомобилей от общего количества зарегистрированных преступлений следующее: 1996 – 5,7%; 1997 – 5%; 1998 – 5,3 %; 1999

– 4,8 %; 2000 – 6,3%; 2001 – 7,3%; 2002 – 7,9%; 2003 – 7,6%; 2004 – 6,3%. В Беларуси соответственно: 1,8%; 1,6%; 1,5%; 1,7%; 1,8%; 1,5%; 1,3%; 1,1%; 0,8%.

Учитывая количество зарегистрированного автотранспорта, население в обоих государствах, разница в официальных статистических данных количества похищенных автомобилей за тот же период времени в Литве и Беларуси выглядит, мягко говоря, странно. При этом статистика утверждает, что в Беларуси постоянно растет раскрываемость краж автомобилей (см. приложение). В 2003 году раскрываемость равнялась 33,2%; в 2004 – 38,4 %; а за 10 месяцев 2005 года составила 51,2%. Однако чудес не бывает, а сотрудники правоохранительных органов в Беларуси не супермэны, которые раскрывают до 51,2% всех краж автомобилей, как указывает официальная статистика, против 14-16 % раскрываемости Литовскими правоохранительными органами. На лицо искажение статистических данных. В настоящее время в Беларуси идет явная открытая милитаризация правоохранительных органов, в частности милиции. Все реформирование сводится к кадровым перестановкам. На фоне погони за показателями раскрываемости и боязни гнева вышестоящего руководства за увелечения роста преступности на подведомственном участке, все ведет к утаиванию реальных показателей на низовом звене и как следствие, негативно отражается на общей криминологической статистике, предоставляемой Центральным инфомационно аналитическим управлением МВД РБ. Принцип «палочной системы», присущий бывшему СССР, очень хорошо прижился в уголовной политике Беларуси. Не отразив этого момента оставалось бы только восхищаться статистическим показателям, как это делала литовская делегация во главе с начальником отдела по раскрытию краж транспортных средств бюро криминальной полиции Литвы Дариусом Засасом, которая в декабре 2004 года посетила аналогичный отдел в Минске, при этом не понимая, что реально осталась обманута.¹⁵ Постоянное навязывание властями Беларуси чувства благополучия, отсутствия преступности в стране, делает невозможным реально оценить ситуацию. Система приписок, пропаганды и популизма, откровенно говоря, снизило социальную напряженность связанную со страхом преступного беспредела, однако не уменьшила опасность. Реально темпы роста краж транспортных средств в Беларуси не намного ниже, чем в Литве, и это в целом не связано с успешно проводимой профилактической деятельностью, а связана в первую очередь с чрезмерной жесткостью наказания и чувством неотвратимости наказания. Как заявил начальник милиции общественной безопасности ГУВД Мингорисполкома Виктор Русак в год в Беларуси похищается около

¹⁵ <http://mvd-belarus.nsys.by/modules.php?name=News&file=print&sid=116>

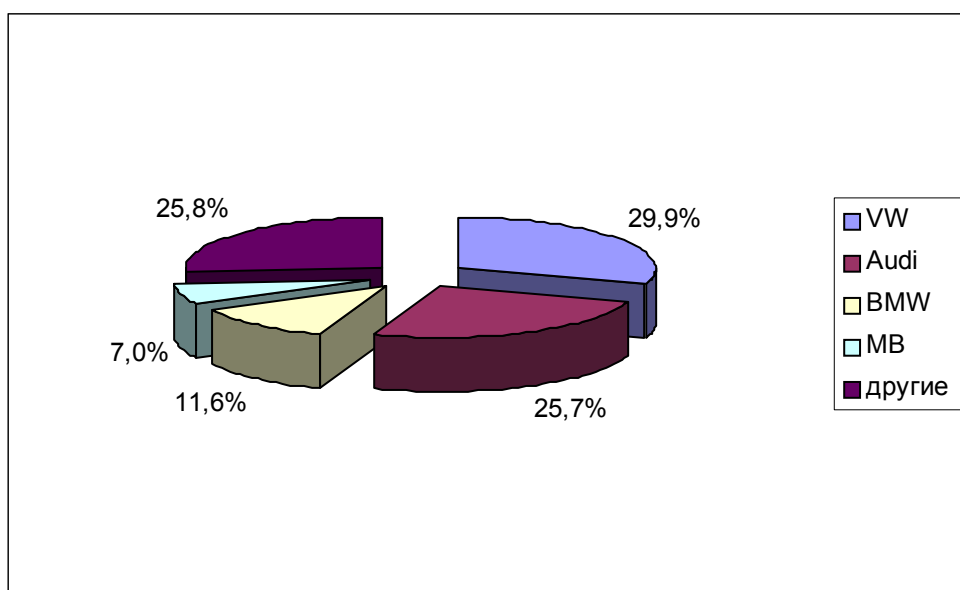
4,5 тысяч автомобилей.¹⁶ Мы считаем, что эти цифры являются более достоверными в отличии от официальной статистики, хотя и их можно подвергнуть некоторому сомнению.

В целом латентность данного вида преступления в обеих странах можно связать с нежеланием владельца транспортного средства заявлять об угоне в случае его обнаружения, тем создавая препятствия для раскрытия данного преступления. Например, владелец заявляет об угоне по телефону, однако когда получает свой автомобиль в целости и сохранности, то, как правило, отказывается писать заявление об угоне. Получается, что правоохранные органы работали впустую. Есть преступление, задержанный преступник, но нет заявления пострадавшего о совершении преступления, следовательно, угонщик выходит сухим из воды и остается безнаказанным, а безнаказанность, как правило, порождает следующее преступление.

В числе самых угоняемых в Литве и Беларуси такие марки как «Фольксваген» и «Ауди». Реже крадут автомобили "БМВ", "Мерседес", машины японских производителей.(см. приложение).

График 5

**Соотношение краж автомобилей согласно их моделям за период 2003-2005
(10 месяцев) гг. в Литве**



Особенностью в Беларуси является устойчивый рост количества краж автомобилей российского производства: «ВАЗ», «ГАЗ». Самые угоняемая марка — ВАЗ (это при том, что три четверти легкового автопарка в Беларуси — автомобили нероссийского производства), далее по “популярности” - Volkswagen и Audi. Связано это в первую очередь с относительно широкой эксплуатацией данных марок автомобилей в стране и с высоким спросом на их детали.

¹⁶ <http://www.autogazeta.com/index.phtml?n=383&r=209&a=8554>

Статистические данные показывают, что наиболее похищаемыми автомобилями в обеих странах являются автомобили 1985-1996 года выпуска – их количество составляет более половины от общего количества похищенных за обозначенный период (смотреть приложение). Приведенные данные статистики в первую очередь связаны с тем, что средний возраст автомобилей в Литве и Беларуси 12-16 лет, соответственно спрос на узлы и детали автомобилей этих годов высок. Спрос в свою очередь рождает «предложение».

В дифференцированном изучении почасового распределения краж какого-нибудь отличия в Литве и Беларуси нет. В целом большинство краж в обоих государствах совершаются преимущественно вечером и ночью - между 19-24 и 0-2 часами. Тяготение к ночным условиям совершения подобных преступлений обуславливается общими закономерностями, свойственными поведению правонарушителей (использование этого времени для большей свободы действий при реализации преступного замысла и сокрытия следов преступления). Одновременно выбор вечернего и ночного времени для этого вида преступления подчинен таким внешним факторам, как малолюдность на улицах, возможно недостаточная освещённость, надежда на отсутствие патрульно-постовых нарядов полиции, а также субъективному стремлению правонарушителя остаться незамеченным и избежать наказания.

Данные о распространенности краж по месяцам года показывают, что в зимний период активность правонарушителей проявляется менее, чем в период с апреля по ноябрь включительно, то есть в наиболее интенсивный период эксплуатации транспорта. В зимний период значительное число транспортных средств стоит на ремонте или консервации. Для этих преступлений характерны временные циклы, которые условно можно обозначить: «сезон эксплуатации» (апрель – октябрь), в котором совершается 61% краж транспортных средств и «сезон консервации», на который приходится около 39 % данных посягательств (см. приложение). Определенный интерес представляют следующие обстоятельства: если в «сезон консервации» доля совершаемых краж значительно снижается, то удельный вес угонов в Беларуси падает не так заметно. Данное обстоятельство мы можем объяснить тем, что кражи транспортных средств, характеризующиеся, как правило, более сложными подготовительными действиями к совершению преступления и сокрытию транспортного средства, которые (поскольку предметом этих преступлений являются преимущественно личные транспортные средства) осложняются зимой консервацией значительного количества транспортных единиц, а также трудностями, связанными с перегонкой или транспортировкой транспортных средств в зимних условиях. Угон транспортных средств в этом смысле менее подвержен влиянию погодных условий, поскольку его характер преимущественно

ситуативен, а предметом этого преступления является находящийся в эксплуатации, то есть заранее подготовленный к движению транспорт.

Указанное позволяет предположить, что «сезонность» краж имеет большое значение для краж транспортных средств. В свою очередь, это позволяет концентрировать усилия органов внутренних дел по предупреждению данных преступлений в определенном временном интервале.

3. КРИМИНОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЧНОСТИ СОВЕРШИВШЕЙ ХИЩЕНИЕ, УГОН ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Личность человека, совершившего преступление, является объектом пристального изучения многих наук криминалистического профиля. Криминология изучает проблемы, непосредственно связанные с вопросом о личности преступника, как закономерность преступного поведения, детерминация, причинность преступлений и т.п.

Существуют различные определения этого понятия, криминологическое же учение исходит из того, что личность как целостное образование представляет собой социальное качество человека. Оно формируется в процессе общественных отношений, т.е. является продуктом социализации человека, а не приобретается с момента рождения. При этом в человеке уживаются социальное и биологическое начала. И в соотношении социального и биологического, биологическое находится в подчиненном отношении к социальному и выступает в нем в преобразованном, “очеловеченном” виде. Из этого можно сделать вывод, что природа и сущность человека - не тождественные понятия. Ведь, в то время как первое включает в себя генетические и социальные связи человека, второе охватывает лишь существенные социальные признаки. Хотя нельзя отрицать, что социальные признаки включают в себе особенности биологического, психологического порядка.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что личность человека представляет собой систему социально-психологических свойств и качеств, в которых отражены связи взаимодействие человека с социальной средой посредством практической деятельности.

В структуре личности можно выделить следующие элементы: социальный статус, который включает совокупность всех признаков, отражающих место человека в системе общественных отношений. Такими признаками являются - пол, возраст, семейное положение, уровень образования, принадлежность к определенной социальной группе.

Достижения современной психологии свидетельствуют о том, что основным стимулом человеческой деятельности является мотив, поскольку именно в нем отражается все то, ради чего совершается любое деяние, в чем личностный смысл для любого человека. Мотив представляет собой довод в пользу избираемого действия, осознанное побуждение к достижению конкретной цели, необходимый элемент сознательного, волевого, преднамеренного действия. То есть выбор цели обосновывается определенным доводом в его пользу – мотивом.

Вопросы изучения личности преступника имеют актуальное значение. Это объясняется тем, что личность преступника неотделима от самой преступности: ее

причин, путей и средств предупреждения преступлений. Криминологическое изучение личности преступника посредством анализа ее структуры дает ключ к пониманию процессов мотивации и механизма преступного поведения, дает возможность делать прогностические выводы о будущем поведении личности и тенденциях развития изучаемой преступности, что является условием целенаправленности, конкретности и эффективности всех видов предупреждения преступлений. Характеристику личности угонщика образует совокупность ее признаков и свойств, которые так или иначе связаны с данным преступным поведением. По данным проведенного исследования можно установить ряд особенностей характеристики угонщика, знание которых позволяет с высокой степенью вероятности определить возможный круг лиц, склонных к подобному роду преступлений, разработать действенные меры уголовно – правового воздействия на них, намечать основные направления деятельности правоохранительных органов по их раскрытию и предупреждению.

Возвращаясь к теме разницы в понятиях угона и кражи необходимо подчеркнуть, что, как ранее говорилось, грань между этими двумя составами очень тонкая, законодатели Литвы эти два преступления приравнивали. В Беларуси же состав угона еще существует. В сложившейся ситуации было бы неправильно рассматривать лиц, совершивших только кражи транспортных средств в обоих государствах. Так как ниже мы приведем некоторые качественные особенности угонщиков. Однако по нашему мнению угон- это то же покушение на кражу, по каким-либо причинам не доведенное до конца или раскрытое по горячим следам. Как правило, на практике в Беларуси уголовное дело возбуждается по факту угона, в случае, если за 10 суток транспортное средство не обнаружено, дело переквалифицируется в кражу.

Результаты исследования уголовных дел показывают, что кражи и угоны автотранспортных средств относятся к тем преступлениям, которые можно назвать чисто «мужскими». Так среди изученных лиц, осужденных за кражи и угоны автотранспорта женщины составили 1,3% от числа все преступлений зарегистрированных в Литве и Беларуси. Характерно, что все они совершали угоны в группе, совместно с мужчинами, причем их роль в совершении преступления всегда была второстепенной.

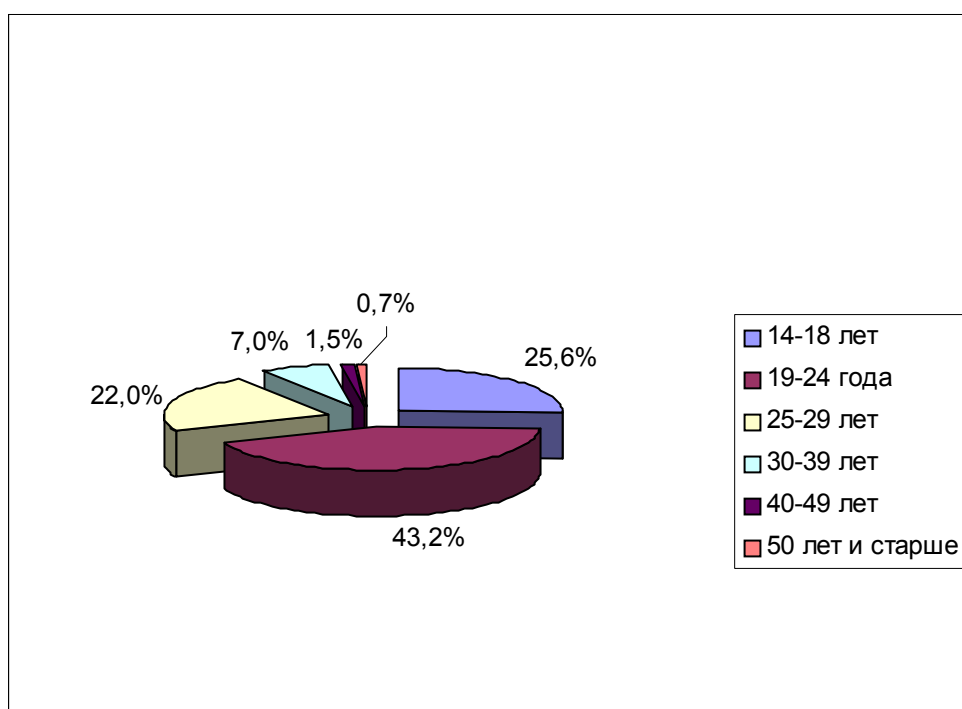
Среди демографических факторов, характеризующих личность вора и угонщика автотранспорта, важное место занимает возраст лица, совершившего преступление. В этой связи представляется необходимым отметить, что возраст в значительной мере определяет физическое состояние и возможности лица, круг его потребностей и интересов, жизненных установок и ценностных ориентаций, стремлений и желаний. Известно, что с

изменением возраста происходят и изменения самой личности – меняются ее социальные позиции, роли и функции, опыт, привычки, мотивация поступков.

Изученные нами лица, осужденные за угон в Республике Беларусь, по возрасту распределились следующим образом: 14 – 18 лет - 25,6%; 19 – 24 года - 43,2%; 25 – 29 лет - 22%; 30 – 39 лет - 7%; 40 – 49 лет - 1,5%; 50 лет и старше - 0,7%. Из приведенных данных видно, что значительное число угонщиков (68,8%) - это лица, не достигшие 25 лет (см. график 5).

График 5

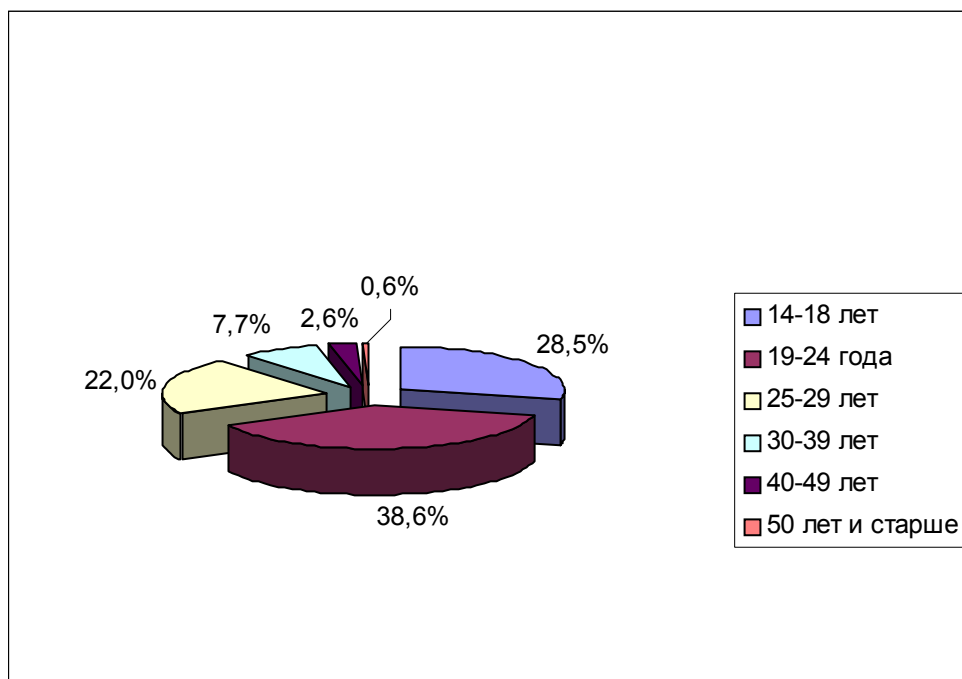
Соотношение лиц совершивших угон транспортного средства в Беларуси по возрасту¹⁷



Обобщенный анализ уголовных дел по кражам автомобилей и иных транспортных средств обоих государств привел к следующему: распределение лиц, совершивших кражу автотранспортных средств в Литве и Беларуси, по возрастным группам имеет следующую тенденцию: 14 – 18 лет - 28,5%; 19 – 24 года - 38,6%; 25 – 29 лет - 22%; 30 – 39 лет - 7,7%; 40 – 49 лет - 2,6%; 50 лет и старше - 0,6% (см. график 2). Таким образом, подавляющая часть автоворов (89,1%) – это молодые люди, не достигшие 30 лет, третью часть которых составляют несовершеннолетние.

¹⁷ Информация получена из анализа уголовных дел за период с 1991 по 2004 гг. возбужденных по ст. 214 УК РБ «Угон автотранспортного средства или маломерного водного судна».

**Соотношение лиц совершивших кражу транспортных средств в Литве и
Беларуси по возрасту**



Анализ полученных результатов показывает, что по степени криминальной активности в рассматриваемом нами сегменте преступной деятельности на первом месте находятся воры и угонщики в возрасте от 16 до 29 лет. В этой связи представляет интерес тот факт, что среди совершивших угоны и кражи автотранспортных средств весьма существенный процент составляют учащиеся. Так, среди осужденных за угоны в Беларуси их было 24,8%, а за кражи – 30,1%. При этом 81,6% таких лиц среди угонщиков и 76,4% среди воров - занимались в профтехучилищах, 9,7% и 12,2% соответственно - в государственных общеобразовательных школах, 11,0% и 10,5% - в техникумах и иных средних специальных учебных заведениях, и лишь 1,7% и 1,2% - были студентами высших учебных заведений.

Результаты исследования показывают, что среди осужденных за угоны и кражи достаточно высока доля лиц, которые ко времени совершения преступления нигде не трудились. Так, в числе осужденных за угоны почти каждый четвертый, а за кражи – каждый третий – относились к разряду таких лиц. В этой связи следует выделить тот факт, что 24,3% лиц, осужденных за кражу и 9,7% за угон, работали (на момент совершения преступления или в прошлой трудовой деятельности) в автотранспортных предприятиях или иных предприятиях, имеющих свой автопарк, занимались различными видами

ремонта автотехники (как при работе в государственных автопредприятиях, так и при осуществлении индивидуальной трудовой деятельности).

Изучение социального состава и рода занятий лиц, осужденных за преступления рассматриваемого вида (на момент совершения ими преступления), показывает, что среди них достаточно высока доля рабочих (в числе осужденных за угоны они составляли – 34,2%, а за кражи – 21,7%). Это объясняется тем, что угоны и кражи автотранспорта относятся к городским преступлениям. В городах сосредоточена и основная масса рабочих, что и предопределяет их значительный удельный вес в общем массиве лиц, совершивших указанные преступления.

Анализируя рассматриваемый контингент лиц, следует отметить, что доля сельских жителей среди осужденных за угоны составила 10,4%, а за кражи – 14,3%. Отсюда можно сделать вывод, что такая положительная тенденция как автомобилизация сельского населения имеет и негативные аспекты, которые обязательно должны учитываться при организации деятельности подразделений по розыску похищенных или угнанных транспортных средств, обслуживающих территорию сельской местности.

Из числа уголовно-правовых признаков, составляющих содержание характеристики личности автовора и угонщика, 85,2% опрошенных сотрудников правоохранительных органов Литвы и Беларуси выделили: устойчивость противоправного поведения (совершение преступлений в прошлом и судимость за них, свидетельствующие о рецидивоопасности личности), форма преступной деятельности (совершение преступлений единолично и в группе), устойчивость преступной деятельности (число совершенных преступлений, их длительность).

В нашем случае среди осужденных за угон и кражу автотранспортных средств рецидивисты составили 28,6% и 25,2% соответственно. Причем характерно, что изучаемому контингенту преступников в значительной степени присущ специальный рецидив. Среди совершивших кражу и угон каждый четвертый был ранее судим за совершение аналогичных преступлений. Таким образом, лица, начавшие свою противоправную деятельность с совершения краж и угонов автотранспорта, и в дальнейшем сохраняют высокий уровень преступной «специализации».

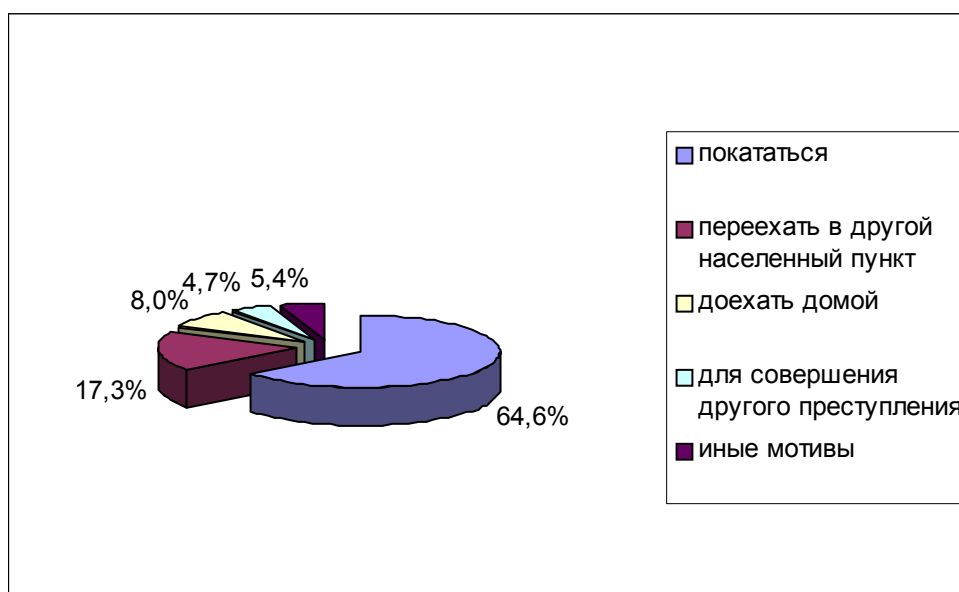
Анализ возрастной структуры рецидивистов позволяет сделать вывод о том, что наибольшую криминогенную опасность представляют лица в возрасте от 24 до 29 лет. Вместе с тем, высокий уровень количества рецидивистов сохраняются и в более старших возрастных группах (30-39 лет), которые также заслуживают серьезного оперативного контроля со стороны сотрудников правоохранительных органов обоих государств.

Рассмотренные выше признаки, взятые в определенном сочетании или во всей совокупности, не дают еще полного представления об криминологической характеристике личности вора и угонщика автотранспорта, ибо освещают преимущественно ее внешнюю сторону, не раскрывая внутреннего содержания, которое больше всего проявляется в нравственных свойствах и психологических особенностях личности преступника. По мнению 81,3% опрошенных сотрудников правоохранительных органов обоих государств, специализирующихся по линии борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства, решение данной проблемы возможно посредством анализа следующих нравственно-психологических признаков: мотивов и целей преступного поведения, нравственных свойств и психологических особенностей личности преступника (типологических особенностей личности преступника).

Результаты нашего исследования свидетельствуют о том, что в качестве основного мотива при совершении угона автотранспортных средств выступали хулиганские и иные побуждения (87,2%). При этом в большинстве случаев угонщики удовлетворяли свои потребности в управлении транспортным средством, разъезжая по населенному пункту или за его пределами. Так, в 64,6% случаев угон совершался с целью покататься; в 17,3% - чтобы уехать в другой населенный пункт или другую часть города; в 8% - чтобы побыстрее доехать к себе домой; в 4,7% - угон был совершен для поездки на совершение другого преступления; 5,4% - иные (в т.ч., за спиртными напитками, «без каких-либо целей» - преступник находился в состоянии алкогольного опьянения).

График 7

Мотивы хулиганского поведения при совершении угонов



При характеристике мотивов краж автотранспорта следует отметить, что обычно данные деяния совершались с заранее обдуманым умыслом (93,7%), что свидетельствует

о стойкости противоправных наклонностей субъектов преступления. Мотивы таких преступлений по своему содержанию корыстные, а цель – извлечение наживы (материальных благ или выгоды). У авторов отмечается преобладание следующих мотивов: стремление к обогащению, получение материальных средств для реализации своих желаний и потребностей – 54,8%; нежелание трудиться, изыскание денежных средств для паразитического существования – 42,1%; иные - 3,1%, например, совершение краж автотранспортных средств из-за потребности в запасных частях для ремонта личного автомобиля (см. график 8). Реализация целей преступления достигалась посредством получения материальной выгоды от продажи похищенного (полностью или по частям) – 88,6%; использования (полностью или по частям) в личных целях – 6,3% (в том числе при осуществлении индивидуальной трудовой деятельности по ремонту автотранспортных средств); получения выкупа за криминальный «возврат» похищенного – 5,1%.¹⁸

График 8

Корыстные мотивы при совершении краж транспортных средств



Подводя итог рассмотрению нравственно-психологических признаков личности вора и угонщика автотранспортных средств мы приходим к выводу о том, что криминогенные нравственные качества и психологические особенности данных лиц зависят, прежде всего, от характера сложившихся у них потребностей и интересов, извращенных по сравнению с подавляющим большинством членов общества. Для лиц, совершивших кражи и угоны, в основной массе характерны искаженные представления о

¹⁸ Анализируемая информация получена из данных уголовных дел, а также опроса работников управления уголовного розыска ГУКМ МВД РБ и отдела расследования краж транспортных средств Главного камисариата полиции г. Вильнюса.

роли и сущности социальных, нравственных и материальных ценностей в жизни человека, об обязанностях перед обществом, неадекватно выражены взгляды и привычки.

Полученные результаты исследования позволяют нам перейти к построению типологии личности преступника, совершающего кражи и угоны автотранспортных средств. В целом деятельность по предупреждению преступности на личностном во многом зависит от разработки типологии. Типология личности преступника является той основой, на которой строится методика прогнозирования индивидуального поведения и применения дифференцированных и индивидуализированных мер профилактического и правового воздействия.

Как известно, важным этапом процесса любой типизации является выбор оснований или так называемых типобразующих признаков. Исходя из выделенных в специальной литературе типов (классификаций) личности преступника, наиболее предпочтительной, на наш взгляд, представляется типизация личности вора и автоугонщика по такому системному признаку, как общественная опасность.

Данный подход позволяет выделить следующие пять типов личности преступника:

- 1) Последовательно-корыстный.
- 2) Противоречиво-корыстный тип.
- 3) Ситуативный тип.
- 4) Романтический тип.
- 5) Случайный тип.

Ситуативные угонщики совершают угоны главным образом из-за легкомысленного отношения к чужому имуществу, пренебрежению к закону, желания удовлетворить свою прихоть. Угонщики рассматриваемого типа, как правило трудоустроены, положительно характеризуются по месту жительства, материально обеспечены. Как правило, ограничиваются совершением одного угона.

К противоречиво-корыстному типу можно отнести лиц с четко выраженной антиобщественной установкой, однако сознательно допускающих возможность совершения преступления в целях получения личных материальных выгод. Такие лица характеризуются определенной нравственной деградацией. Поскольку индивидуальные запросы (стремление иметь личный автотранспорт, вести преуспевающий образ жизни) они не в состоянии удовлетворить за счет собственного труда, алчность и корысть толкают их на совершение преступлений. Угонщики этого типа, как правило, готовятся к совершению преступления, подбирают транспортное средство, но могут совершить преступление и без подготовки, при наличии благоприятной ситуации. Они обладают определенными преступными навыками, имеют преступные или косвенные связи с

преступным миром, многие привлекались к уголовной ответственности. Угнанный ими транспорт используется для продажи узлов и деталей.

Последовательно-корыстный тип – это лица с прочными антиобщественными взглядами и активной установкой на противоправную деятельность. Характерной чертой этого типа преступников является стремление к удовлетворению своих потребностей преступным путем. Для совершения преступления они, как правило, объединяются в хорошо организованные группы, распределяют роли между собой, тщательно готовятся к преступлению. Этот тип как правило, имеет связи в сфере эксплуатации, ремонта, и торговли транспортом, а также с преступным миром. Большая часть преступников специализируется на совершении краж под видом угонов определенных транспортных средств и определенным способом, имеют судимости.

Для преступников романтического типа мотивом совершения данного преступления является стремление к красивой жизни, возникающей или усиливающейся, например, от просмотра видеофильмов в которых показана жизнь людей вне закона, живущих за счет совершения преступлений, либо прочтения книг аналогичного содержания, выбор которых в настоящее время весьма широк. Применение насилия при совершении угонов в данном случае воспринимается не как цель, а как средство для достижения цели. Идеалом является полная материальная обеспеченность, возможность распоряжаться большими суммами денег, и иметь в собственности автомобиль престижной марки. Постоянный риск ассоциируется у таких лиц с подвигом. Романтическое идеализирование преступной жизни характерно для лиц несовершеннолетнего возраста и молодежи до 20 лет.

Следует признать, что в чистом виде, выделенные типы автоворов на практике могут встречаться не часто, поскольку предложенное разграничение носит условный характер, а те или иные признаки могут принадлежать любому указанному типу, особенно на стадии перехода из одной группы в другую. Тем не менее, проведенная типология включает основные группы лиц, посягающие на автотранспорт, что имеет определенное теоретическое и практическое значение.

Подводя итог, мы попытаемся составить криминологический портрет лиц совершающих неправомерные завладения транспортными средствами на территории Литвы и Беларуси. Указанную категорию можно разделить на две группы, по возрастному признаку:

- 1) Это подростки и молодежь от 16 до 25 лет, обучающиеся в школах, колледжах и профтехучилищах. В большинстве своем проживающие на территории тех же

районов, где совершают преступления. Стремясь утвердить свой авторитет в кругу своих знакомых, путем совершения противоправных поступков.

- 2) Мужчины, жители данного населенного пункта, в возрасте от 25 до 40 лет, не имеющие семьи, постоянного источника дохода, имеющие отношение к эксплуатации транспортных средств, со средним образованием и поддерживающие связи с преступной средой. Значительная часть лиц рассматриваемой категории совершают хищения транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения.

4. КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ МОШЕННИЧЕСТВА, СВЯЗАННОГО С ХИЩЕНИЕМ И ИНСЦЕНИРОВКОЙ ХИЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Литературный герой-мошенник Остап Бендер однажды сказал, что полную гарантию дает только страховой полис. Однако современные последователи великого комбинатора научились использовать страховой полис еще и как средство преступного обогащения.

Автотранспортное средство с самых первых дней своего существования стало объектом живого интереса различного рода мошенников. Во-первых, автомобиль можно застраховать на крупную сумму; во-вторых, транспортное средство за считанные часы можно переместить в другой город или государство; в-третьих, автомобиль всегда пользуется спросом на рынке, поэтому его можно реализовать как целиком, так и по частям.

Инсценировка кражи застрахованного транспортного средства является одним из частых способов мошеннических действий, совершаемых клиентами страховых фирм. Нередки случаи, когда страхователь, испытывая острую потребность в наличных деньгах (долги по работе, необходимость возврата банковской ссуды, судебные тяжбы и другое), перегоняет транспортное средство в безопасное место, либо реализует его (чаще всего в сопредельное государство - из Литвы в Беларусь, из Беларуси в Россию). Затем мошенник сообщает о краже транспортного средства, дает ложные показания в правоохранительные органы и ждет получения страховой выплаты. Схема получения страховок за якобы угнанные автомашины заключается в том, что машина страхуется на полную (а то и завышенную) стоимость от угона (каска), далее владелец за 25-30 % продает ее угонщику, выжидает, пока тот перегонит ее, например, по поддельным номерам в Беларусь, и предъявляет иск страховой компании. Выплаченная по страховому случаю компенсация за вычетом франшизы страховой компании (5-15%), но с учетом денег угонщика позволяет быстро и не пыльно заработать несколько тысяч евро. Придумывались и другие способы мошенничества: например машину покупали посредством лизинга, и после инсценированной кражи в судебный спор со страховой компанией вступала уже сама компания.

Следующий широко используемый вид мошенничества как в Беларуси, так и в Литве, связанный с инсценировкой кражи заключается в том, что жулик берет напрокат дорогое авто и продает его по низкой цене, а затем заявляет об угоне либо краже. В Литве эта криминальная тенденция получила столь широкое распространение, что правоохранительные органы изначально ставят под сомнение информацию об

исчезновении авто, взятых напрокат. Много случаев, когда иностранные граждане приезжают в Беларусь на автомобилях взятых на прокат в странах Восточной и Западной Европы и после этого сообщают о краже. Подобные мошенники надеются, что милиционеры Беларуси еще не понимают в делах подобного рода, а потому примут заявление об угоне за чистую монету. Суету большого города, где регистрируется немалое количество преступлений, злоумышленники расценивают как еще одно преимущество. Ведь главная их цель - получить справку о возбуждении уголовного дела по факту угона либо кражи. Этот документ снимает с мошенников всякую ответственность по расчету с пунктом проката.

В первой половине 2005 года в Минске было возбуждено 14 уголовных дел по ложным заявлениям об угонах и кражах автомобилей, взятых напрокат. Подавляющее большинство лжепострадавших - иностранцы.

Совсем недавний пример. 12 декабря 2004 г. в милицию обратился 33-летний гражданин Литвы Л.А. и заявил, что с 21.40 до 21.50 от дома N 54 по улице Одоевского г. Минска украден темно-синий “Фольксваген-Каравелла” 2002 года выпуска, взятый напрокат в Эстонии. В ходе оперативно-розыскных мероприятий сотрудники ГУВД установили, что за день до этого автомобиль был отогнан в г. Оршу, где продан за две тысячи долларов США при его реальной стоимости около 15 тысяч.

Теперь в оперативных подразделениях столицы Беларуси уголовные дела по заявлениям об угонах автомашин, которые взяты напрокат, возбуждаются только после проведения тщательной проверки. Особое внимание белорусские правоохранители намерены уделять прибывшим к ним заявителям-иностранцам.

Иногда мошенник берет дорогой автомобиль на прокат по поддельным документам. Первопричина таких преступлений в том, что в прокатах не проверяют как следует документы клиента. В итоге, даже если злоумышленники установлены, автомобили так не удастся обнаружить.

Существует способ обмана, связанный с желанием мошенника возместить ущерб, вызванный реальным событием. Для этого мошенники заключают договор страхования, когда убыток уже причинен, а затем, изменяя дату события, заявляют о страховом случае.

Иногда владельцы умышленно несообщают об обстоятельствах, увеличивающих риск хищения транспортного средства. Способ обмана заключается в том, что недобросовестный страхователь провоцирует наступление обстановки, благоприятной для страхового случая. Например, умышленное оставление подержанного застрахованного автомобиля на открытом месте без всякой охраны. Через некоторое время оставленное

без присмотра транспортное средство похищается. После этого мошенник обращается в страховую компанию с просьбой выплатить возмещение.

Как отмечают эксперты, большинство страховых мошенников в обоих странах остаются безнаказанными. До громких процессов по искам страховых компаний к аферистам как правило не доходит. Специалисты полагают, что страховщики не рискуют ввязываться в судебные разбирательства, поскольку боятся навредить своему имиджу и, соответственно, отпугнуть клиентов. Кроме того, зачастую административные расходы на проведение экспертизы и сбор доказательств могут превысить сумму выплаты. Поэтому расследования страховыми компаниями проводятся только в тех случаях, когда налицо явное мошенничество либо когда речь идет о внушительных суммах выплат.

В некоторых случаях происходит мошенничество и в отношении потерпевших, которые пострадали от кражи транспортного средства. Мошенники связываются с потерпевшим гарантируют платное предоставление информации, а после получения денег скрываются. Мошенники действуют по следующей схеме. Созваниваются с потерпевшим, шифруются и общаются через интернет-чаты. Гарантируют, что это его машина и с ней всё в порядке. Даже могут сказать, что там буквально не хватает магнитоллы, нескольких дисков, так как они очень кому-то понравились, не удержался один парень и т.д. А так все на месте. Когда потерпевший начинает спрашивать про некоторые, только ему известные вещи, то получает, как правило, отговорки, либо ему больше не позвонят. Если требуют сначала деньги, а после этого обещают дать информацию, где стоит автомобиль и еще это объясняют конспирацией - это откровенный обман.

Необходимо отметить, что существуют случаи недобросовестного поведения со стороны страховых фирм. В основном это касается Беларуси, где понятия кража транспортного средства и угон не тождественны. В понимании большинства людей угон автомашины и ее хищение – это одно и то же. Более того, слово "угон" кажется более логичным. Действительно, мы всегда говорим "угнали машину". Однако с юридической точки зрения эти термины в Беларуси имеют различный смысл. Этим пользуются некоторые страховые компании, для того, чтобы иметь возможность отказать в выплате страхового возмещения. В случае, если автомобиль не нашли, ситуация квалифицируется как кража, т.е. тайное хищение чужого имущества (ст.205 УК РБ). Таким образом, в договоре страхования (и правилах страхования) должен фигурировать именно термин «хищение», а не «угон». В противном случае, если автомобиль застрахован по риску «угон», получить страховое возмещение может быть проблематично, то есть потребуются доказать, что произошел именно угон, а для этого надо найти машину и угонщика.

Компании, у которых в правилах страхования используется термин «угон», могут вполне добросовестно осуществлять выплаты. Однако клиенту всегда следует понимать, что он полностью зависит от доброй воли страховой компании, и ему могут отказать в выплате страхового возмещения на вполне законных основаниях.

Таковы наиболее распространенные способы мошеннических действий связанных с хищениями и инсценировками хищений транспортных средств для последующего получения страхового возмещения.. В качестве советов для руководителей и юристов страховых организаций можно дать следующие рекомендации:

1) Ни в коем случае нельзя экономить на привлечении квалифицированных специалистов для изучения сложных страховых случаев. В любом случае затраты на необоснованные страховые выплаты будут несравнимо больше, чем стоимость услуг профессионалов.

2) Следует постоянно анализировать обстоятельства страховых случаев, связанных с автотранспортом.

3) Необходимо тесное взаимодействие с правоохранительными органами, прокуратурой по фактам подозрительных страховых случаев.

4) Взаимодействие с другими страховыми организациями на предмет выявления схожих страховых случаев.

Еще один из способов мошенничества в Литве заключается в том, что авторы, как правило, работая в группе подделывают документы на ворованные автомобили и продают их приезжим иностранцам. Данный вид мошенничества рассчитан на быстрый и ситуативный сбыт краденного. При этом подделывается техпаспорт на определенное транспортное средство, ставится фальшивая печать о снятии с учета, вешаются транзитные номера, печатается договор купли-продажи по поддельным документам и весь этот пакет передается покупателю иностранцу. В данной ситуации учреждение оформляющее договор купли-продажи «комис» не несет ответственности за предоставленную услугу, так как не имеет базы данных по похищенным транспортным средствам, а работник выписывающий договор не является экспертом и подделку документа визуально определить не может. Необходимо отметить, что эти мошеннические действия совершаются исключительно в отношении иностранцев, как правило, граждан Беларуси, России и Казахстана. Последние, получая весь перечень необходимых документов следуют на таможню и там у них машину арестовывают как числящуюся в угоне. Преступники в основном сами занимаются поисками жертв в местах массовых продаж автомобилей, следуют за ними изучают какими марками автомобилей они интересуются. Затем подходят и предлагают автомобиль той же марки по явно

заниженной цене. Автомобиль в фальшивых документах зачастую записывают на какую-нибудь уже несуществующую фирму-банкрот, от имени которой выписывается на фирменом бланке доверенность со всеми необходимыми реквизитами на имя покупателя. Данная доверенность помогает избежать предоставления мошенником удостоверяющих личность документов. После данной покупки иностранцы, как правило, в Литве арестовываются и находятся в местах заключения до выяснения всех обстоятельств. Разбирательство проходит в основном не менее месяца. С целью избежания мошенничества, можно посоветовать покупателем присутствовать при снятии с учета автомобиля и сверке номеров кузова в учреждении «Regitra», не соглашаться о самостоятельном снятии с учета по доверенности фирмы собственника. Хотя в Литве при регистрации автомобиля номера двигателя в регистрационное свидетельство не вписываются, все же стоит его отыскать и внимательно осмотреть. Если есть признаки изменения или стирания цифр, это должно насторожить - возможно, в автомобиль вмонтирован двигатель краденого автомобиля. В случае возникновения серьезных сомнений необходимо обратиться в отдел идентификации транспортных средств Службы криминальных экспертиз Департамента полиции Литвы. В целом необходимо покупать автомобили у фирмы или у физического лица, которые сами окажут услуги в таможенном оформлении.

Для Беларуси характерен следующий способ мошенничества. Теперь для управления чужим автомобилем в Беларуси как и в Литве доверенность не требуется. Поэтому в ходу генеральные доверенности на право распоряжения автомобилем. Проще говоря, хозяин машины вместо официального оформления купли-продажи автомобиля передает его по доверенности. Используется такая схема ради уменьшения суммы налогов, но нередко денежные потери превосходят сумму сэкономленных налогов в сотни раз. Хозяин машины в любой момент может аннулировать доверенность. С этого момента покупатель фактически превращается в вора, потому что доказать, что за автомобиль уплачены деньги, вряд ли сможет. При этом нередки случаи, когда аннулируя доверенность недобросовестный продавец сам заявляет о краже автомобиля в правоохранительные органы. Также данная доверенность позволяет повторно продать машину, и при постановке на учет может всплыть ее криминальное прошлое. Покупатель просто откажется от покупки, а у обладателя доверенности могут по решению суда изъять машину для передачи законному владельцу.

Мошенничество проникло в различные сферы деятельности человека в том числе и в сферу владения автотранспортом. Такие преступления как кражи, инсценировки краж автомобилей и мошенничества, связанные с ними, часто дополняют друг друга. При этом

виды и способы мошенничества не остаются на месте. Еще недавно некоторые из выше перечисленных способов обмана были не актуальны для обоих государств, а правоохранительные органы не имели опыта борьбы с этими преступлениями. Сегодня возникает все больше мошеннических схем, связанных с хищением автотранспорта и последующим извлечением выгоды из этого. Главная задача всех учреждений, интересы которых затрагиваются, это обмен информацией по всем фактам мошеннических действий. При этом поток информации не должен быть односторонним, то есть от страховых организаций (потерпевших) к правоохранительным органам. В свою очередь правоохранительные органы должны также информировать общественность о выявленных фактах и подходить к данному процессу не формально.

5. ПРЕВЕНЦИЯ ХИЩЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Купив автомобиль, каждый думает о том, как защитить его от угона. Воровство в обоих странах поставлено на широкую ногу, и имеется не мало людей, зарабатывающих на жизнь таким способом. Среди них есть просто ассы своего дела, которые могут угнать практически любой автомобиль. Обстановка совершения угонов и краж транспорта складывается из различных обстоятельств, детально рассматривать которые целесообразно применительно к конкретным фактам преступлений.

Проведенный анализ статистики показывает, что количество краж из года в год непрерывно растет. В тоже время, раскрываемость этого вида преступлений желает лучшего. Необходимо отметить, что это общеевропейская тенденция. Постоянный рост профессионализма и организованности преступных сообществ делает по сути не возможным решение проблем предупреждения в рамках принятия законодательных актов одной страны. Здесь необходима отлаженная совместная работа всех стран и в первую очередь стран европейского сообщества. Отстраненность и изолированность одного из государств, особенно в центре Европы, не на пользу всем.

Рассмотренные в предыдущих частях факторы, способствующие совершению краж автотранспорта можно условно разделить на общие и частные.

К общим можно отнести социально-экономические условия, правовые, политические, демографические и т. д., такие как таможенная политика, правовой нигилизм, навязывание идеологии стяжательства и корысти, противопоставление ей низкого уровня жизни основного населения стран; противоречия между спросом и предложением на автотранспорт; несовершенство действующего законодательства, высокий уровень коррупции и низкий авторитет правоохранительных органов.

Улубляясь в проблему противодействия угону и хищениям транспортных средств необходимо начать с краткого рассмотрения основных факторов, препятствующих данным преступным деяниям. Во-первых - это сам владелец транспортного средства. Именно он является основным препятствием на пути угона и хищения. И чем сильнее владелец любит свой автомобиль, тем сложнее его угнать (разумеется, если эта любовь материализована в виде различных противоугонных мер). При обнаружении попытки угона владелец может предпринять самые активные действия вплоть до применения к угонщику мер физического воздействия. В целях предупреждения хищений транспортных средств владельцам автотранспорта хотелось бы предложить соблюдать следующие меры.

1. Никогда не оставлять автомобиль, даже на короткое время, с открытой дверью и ключом в замке зажигания;

2. При длительной парковке необходимо найти гараж либо воспользоваться охраняемой стоянкой. Нельзя парковать машину в безлюдных и неосвещенных местах;
3. Целесообразно оборудовать автомобиль охранной сигнализацией и (или) системой блокировки. Стекла, кузов, другие узлы необходимо промаркировать;
4. Никому нельзя доверять ключи от машины во избежание снятия с них дубликата;
5. Ни при каких обстоятельствах нельзя оставлять в машине ценные вещи;
6. Спать в машине можно лишь при закрытых на замки дверях;
7. Если вас остановили незнакомые лица, выясните причину при закрытых дверях и поднятых стеклах; немедленно уезжайте при малейшем подозрении на криминал;
8. Длительные поездки по незнакомым местам нельзя совершать в одиночку;
9. Попутчиков, не внушающих доверия с первого взгляда, подвозить нельзя;
10. При подозрении, что автомобиль преследуется, необходимо без промедления ехать к ближайшему отделению милиции (полиции) или посту дорожной полиции (ГАИ);

Второй фактор – правоохранительные органы. На этом остановимся более подробно. Настойчивость полиции и милиции, направленная на успешное завершение операции по розыску автомобилей и задержанию угонщиков, оказывает прямое влияние на состояние хищений и угонов. Именно подразделения, ведущие борьбу с угонами и кражами транспортных средств в итоге поддерживают принцип о неотвратимости ответственности и наказания за содеяное. К сожалению в Литве и Беларуси данный принцип зачастую носит чисто декларативный характер, хотя именно это имеет огромное значение в профилактике краж. Люди, чьей обязанностью является поддержание порядка и безопасности на дорогах, с огромной обеспокоенностью стали осознавать, что после распада СССР слишком уж далеко мы стали разбегаться во многих правовых и организационных вопросах. Нужно было срочно вырабатывать общие правила. Выяснилось, что многие конкретные вопросы невозможно решить, не решив общие, что усилия дорожной полиции, других органов МВД должны подкрепляться и совместной работой транспортников, дорожников, пограничников, таможенников. Созрела необходимость совершенствования всей организации международного дорожного движения, его правовой базы, внедрение новых технологий, развитие инфраструктуры международных автотрасс. Хотя, казалось бы, странно, какое отношение хорошие дороги и кафе имеют к борьбе с угонами? Самое непосредственное. Едет, например, водитель-дальнобойщик в Беларусь, из Западной Европы. Уже на территории Литвы для него начинаются непростые испытания. Даже на таких трассах, как Клайпеда-Каунас, можно

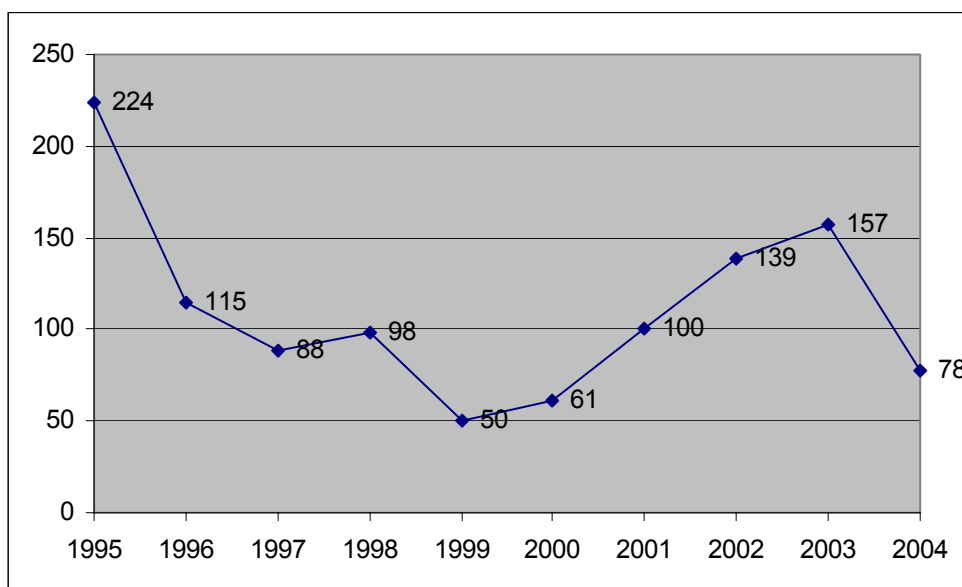
проехать десятки километров, не встретив ни одной бензоколонки, ни одной охраняемой стоянки, ни одного места, где можно было бы спокойно поесть и поспать, не говоря уже о трассах Брест-Москва и т.д. На периферийных путях дела обстоят еще хуже. Рано или поздно водитель останавливается, отходит на минутку от машины, а при возвращении он может не обнаружить либо самой машины, либо ценного груза. Одним из путей решения данной проблемы мы видим инициативную информацию, которую правоохранительные органы Литвы и Беларуси должны вносить в администрации о включении мероприятий по строительству охраняемых стоянок в комплексные планы социального развития городов и районов.

Не менее важной проблемой остаются места пересечения границ между Литвой и Беларусью, где порой скапливаются огромные очереди автомашин. Где водителям подчас приходится даже ночевать в машинах и где во время этих вынужденных ночевок их буквально донимают всевозможные интернациональные криминальные банды, занимающиеся рэкетом, а нередко и теми же угонами. Причем в этих условиях-то нет нужды применять сложные схемы. Часто действуют по самой примитивной формуле: "Грабь, бей и уезжай". Можно, конечно, предъявлять претензии к полицейским структурам. Но, с другой стороны, как ни активизируй их, сама необустроенность соответствующих участков дорог неизбежно способствует их криминализации. Обустройство наших дорог, выведение их на уровень европейских стандартов требует многих лет работы и колоссальных вложений. Но есть антикриминальные меры неотложного характера, которые быстро могли бы дать отдачу. Например, унификация автотранспортных документов. В документальной сфере в обеих странах царит хаос. Поэтому тем же угонщикам удается довольно легко пересекать на краденых автомашинах границы и регистрировать их в других странах. Если в отношении водительских прав еще действуют определенные международные стандарты (хотя и тут далеко не все решено), то паспорта транспортных средств, свидетельства о регистрации, разнообразные квитанции, накладные, сертификаты, путевые листы каждая страна делает по своему разумению. Пограничники, таможенники, сотрудники МВД подчас просто теряют ориентировку. Как выход из сложившейся ситуации мы видим выработку и введение в действие единых международно признанных форм, обеспечение самых высоких степеней защиты документов. В те же техпаспорта можно вмонтировать чипы - специальные носители информации о транспортном средстве, которую легко считать в любом контролирующем или регистрационном органе любой страны. Если бы эта система действовала, любая банда угонщиков не чувствовала бы себя вольготно. Необходимо также не забывать что пограничник и таможенник не владеет специальными знаниями и необходимым

оборудованием, что бы распознать фальшивые ли документы на транспортное средство. Как правило, все проверки заканчивается визуальным осмотром кузова и документов на всех пунктах пограничного пропуска между Литвой и Беларусью. Исходя из основ криминалистической экспертизы способов подделки документов ни так и много, и в полне реально в общих чертах, в течении определенного курса работникам пограничной и таможенной службы получить необходимые знания. Примичательно, что литовские пограничники ведут более активную борьбу с незаконным пересечением ворованных транспортных средств как при въезде так и выезде. При этом приведенная статистика говорит сама за себя.¹⁹(см. график 9).

График 9

Количество задержанных похищенных автомобилей на Литовской границе



Для белорусских пограничников даже законодательно не закреплено в обязанности устанавливать и розыскивать похищенные транспортные средства. Пограничник имеет право самостоятельно или совместно с таможенными органами производить досмотр транспортных средств, задерживать транспортные средства, которые перемещаются через государственную границу в нарушение установленного порядка таможенного регулирования²⁰. Как видим никакого отношения эта деятельность не имеет к профилактике краж транспортных средств. На пограничных пунктах Беларуси не

¹⁹ http://www.pasienis.lt/statistika/st_automobiliai.htm

²⁰ Закон о Пограничных войсках Республики Беларусь от 5 ноября 1992 г// ведомости Верховного Совета РБ № 1911-12, стр. 6.

проводится даже элементарной сверки кузова по документам. А статистики о задержанных похищенных транспортных средств пограничные войска Беларуси вообще не ведут. За то широко освещается в прессе и на телевидении количество выявленных и конфискованных в доход государства транспортных средств в связи с неправильным декларированием и т.д.

Или взять такой вопрос, как совершенствование международного права, связанного с проблемой автотранспортных преступлений. Это парадокс, но на международном уровне до сих пор не проработан вопрос защиты прав автовладельцев, не определена даже процедура возвращения угнанного автомобиля из страны в страну. Надо ли говорить, как умело этим пользуются криминальные структуры. Экспертами Международной организации дорожной полиции и транспорта (далее МОДПиТ) разработан проект соответствующей международной конвенции, которую надо как можно быстрее принимать. Для начала хотя бы странам СНГ и Прибалтики.

На сегодняшний день в мире не существует противоугонных систем, которые бы обеспечивали стопроцентную защиту от краж и угонов. В последние годы производство и продажа их переживают настоящий бум, разрабатываются сигнализации, в конструкции которых используются новейшие достижения науки и техники. Все это настойчиво рекламируется. Но беда в том, что криминальные структуры тоже не стоят на месте. У них свои конструкторы, свои достижения в этом плане. Угонщики-профессионалы оснащены ныне современными электронными устройствами - сканерами, код-грабберами, регистраторами радиосигналов и т.д. Многие дорогостоящие охранные устройства оказываются бессильными перед описанным выше, так называемым пауком. Угонщик с помощью этого не очень сложного приспособления за секунды меняет всю штатную электрику автомобиля на другую и обеспечивает снятие блокировок контактной, электронной, инжекторной систем. Пока довольно ограниченное распространение в Литве и Беларуси получили радиопоисковые охранные системы. А между тем именно их развитие можно назвать наиболее перспективным направлением. Оснащение машин небольшими радиомаяками, которые активизируются только после того, как хозяин ставит в известность правоохранительные органы о случившемся угоне, позволяют с центрального пульта управления системой организовать незаметно для угонщика слежение за передвижением автомобиля и задержание преступника. На таком же принципе могут работать и радионавигационные системы, отслеживающие движение транспорта, занимающегося международными перевозками. Стоимость такой системы велика и люди среднего заработка как правило не могут позволить себе ее установить. Однако в первую очередь во внедрении подобных проектов заинтересованы крупные

страховые компании, которые несут ныне большие потери из-за хищений транспортных средств в Европе. Однако, повторяясь, отметим, что криминальный мир тоже не стоит на месте, сегодня уже разработан отпор радиопоисковым охранным системам в виде различных глушащих устройств.

В целом оценивая преимущества того или иного средства охраны необходимо в первую очередь рассмотреть качества угонщика и обстоятельства ограничивающие его действия.

Угонщик:

- 1) готовится к угону;
- 2) изучает средства охраны и устройство автомобилей;
- 3) визуально и иными способами определяет типы средств охраны, установленных на автомобиле;
- 4) готовит инструменты и приспособления;
- 5) имеет ограниченное время для угона;
- 6) может прикладывать ограниченные физические усилия;
- 7) может быть подвержен физическому воздействию при попытке угона;
- 8) может быть вооружен и агрессивен.

Средства охраны должны обладать свойствами, нейтрализующими сильные качества и использующими слабые качества угонщика. Первые четыре сильных качества угонщика связаны с подготовкой к угону. Для нейтрализации этих качеств необходимо, чтобы средства охраны устанавливались скрыто, были уникальны и выпускались малыми партиями. К сожалению, большая часть охранных средств выпускается массовыми партиями, их свойства, которые могут использоваться при угоне, известны из описания охранных систем и устройств, а действия по угону могут быть проверены и отретированы. Кроме того, как правило, считается целесообразным использовать охранные устройства в качестве отпугивающего средства, выставляя их напоказ, надеясь, что угонщик откажется от угона. Однако неосмотрительность владельца может дать угонщику дополнительные преимущества при подготовке к угону. Пятое и шестое обстоятельства, связанные с процессом угона, ограничивают возможности угонщика. Он компенсирует эти ограничения подготовкой к угону. Сталкиваясь со скрытыми и уникальными средствами охраны, угонщик существенно снижает эффективность своих действий: он превращается в неподготовленного ученика, не знающего, что ответить на вопрос преподавателя. Естественно, что эффект достигается только тогда, когда охранные средства обладают противоугонной надёжностью, то есть, когда для их нейтрализации требуются слишком большие затраты физических усилий и времени. Следует отметить,

что использование недостаточно надёжных средств охраны может привести к угону, так как, надеясь на достаточную надёжность установленных средств, владелец удаляется от автомобиля на длительное время, за которое автомобиль может быть угнан, если реальная противоугонная надёжность оказалась ниже ожидаемой. Седьмое обстоятельство заставляет угонщика нервничать и мешает ему работать, а восьмое представляет собой угрозу для окружающих, которые могут попытаться воспрепятствовать угону. Эти обстоятельства проявляются, когда угонщик обнаружен, например, с помощью сирены или радиопейджера охранной сигнализации, установленной на автомобиле. В этой ситуации необходимо проявить максимальную осторожность, так как на попытку физического воздействия угонщик может ответить агрессивной реакцией, в том числе с применением оружия. Ситуация разрешится в пользу владельца наилучшим образом, если на автомобиле используются средства охраны, обладающие противоугонной надёжностью, и если владелец не будет входить в непосредственный контакт с угонщиком, а вызовет полицию (милицию). Следует обратить внимание, что чем выше противоугонная надёжность, тем выше должны быть требования к безотказности работы средств охраны. Дело в том, что выход из строя средства охраны в режиме блокировки важнейших узлов автомобиля приводит к невозможности движения автомобиля и к трудностям по демонтажу устройства на месте поломки. При этом, учитывая, что абсолютно безотказных устройств в природе не существует, целесообразно заранее определить, каким способом будет производиться буксировка к месту демонтажа и ремонта в случае поломки. Так, блокировка руля приводит к необходимости буксировки на жесткой сцепке или путем погрузки, блокировка электрических цепей или рычага управления коробкой передач требует буксировки на гибкой сцепке, блокировка педалей допускает движение без демонтажа. Ввиду доступности буксировки на гибкой сцепке рекомендуется устанавливать охранные средства, блокирующие электрические цепи, рычаг управления коробкой передач и педали. В целом исходя из опыта борьбы с хищений транспортных средств, хотелось бы посоветовать устанавливать механические «секретки»: перекрыть подачу топлива в двигатель, замки на педали, блокировка рулевого колеса и т.д.

Технологии XXI века должны внедряться в работу всех структур, причастных к обеспечению безопасности международного дорожного движения. Эксперты МОДПиТ уже несколько лет разрабатывают широкомасштабный международный проект "Инполсат", который предусматривает создание глобальной телекоммуникационной системы, которая сделала бы невозможным вывоз краденых машин через границы и тем более их регистрацию в других странах. Вот такая, образно говоря, "противоугонка",

поставленная на всю сеть международного дорожного движения, будет куда более эффективной, нежели различные индивидуальные устройства, которыми мы сегодня пытаемся защитить свои транспортные средства от воров.

Отдельная проблема - дефицит охраняемых парковочных мест. Особенно это актуально для Вильнюса и Минска. В последнем на 324.000 личного автотранспорта лишь 174.446 охраняемых парковочных мест. Не лучше все выглядит и в перспективе: в год в Минске автопарк увеличивается на 25-30 тысяч машин, из которых лишь 13.000 обеспечиваются местами в гаражах и на стоянках. Решение данной проблемы мы видим в создании самоохраняемых стоянок, где дозор несут сами же члены кооператива. Как уже показывает опыт минчан, это довольно удобно: не нужно платить кому-то "на стороне", а дежурить приходится раз в два месяца.²¹

Превенция хищений транспортных средств в многом зависит от оперативности быстроты пресечения. Возможность быстро идентифицировать угнанное транспортное средство играет в этом не последнюю роль. Это проблема больше техническая чем правовая. Необходимо, чтобы правоохранительные органы использовали в своей работе технические достижения соответствующего уровня, что достаточно проблематично в нашей действительности, так как стоимость такого оборудования весьма значительна. Современные технологии потребуют и совершенно другого уровня подготовки кадров. И это тоже одна из неотложных задач. Необходимо начать организацию совместного обучения сотрудников дорожной полиции Литвы и Беларуси с привлечением западных кадров, методик, учебной базы. Сначала провести специальные программы и семинары. А со временем, организовать Международный центр обучения дорожной полиции. Причем речь должна идти не только о повышении теоретических знаний, но и о конкретном опыте, в том числе опыте противодействия криминальным структурам. Обмениваться надо не только оперативной информацией, где, когда и что угнали, но и информацией о тех приемах и методах, которые применяют угонщики. Если в какой-то стране сумели разгадать какие-то их секреты, надо, чтобы об этом быстро узнавали коллеги из других стран, чтобы не повторялись одни и те же проблемы. Вот конкретный пример. Одно время в Германии угонщики автомобилей почему-то вдруг страстно полюбили "Гольфы", "Ауди-80" и "Порше" и стали похищать их в массовом порядке. Полицейским долго пришлось мучиться над разгадкой этого феномена, пока не выяснилось, что дело в конструктивных особенностях машин этих трех марок. Оказывается, замок на крышке топливного бака у них в точности соответствует единой системе замков зажигания. Угонщики, улучив момент, подменяли крышку топливного бака похожей. Затем в

²¹ <http://www.autogazeta.com/index.phtml?n=383&r=209&a=8554>

спокойной обстановке изготавливали дубликаты ключей. А дальше оставалось только открыть автомобиль и угнать. Любой профессионал-угонщик знает этот способ и еще множество других. А вот знают ли об этом те, кто несет службу на дорогах где-нибудь в литовском Кайшядорисе или белорусском Мозыре? А ведь должны знать. Потому мы и не можем пока победить международные криминальные сообщества, что они опережают нас по многим параметрам: и общий язык находят между собой подчас быстрее, чем мы заключаем различные соглашения, и в постановке взаимного информирования нередко обходят правоохранные и другие структуры. Автомафию победить на самом деле можно, но при комплексном подходе, если все проблемы международного дорожного движения будем решать совместно.

Говоря о предупреждении краж транспортных средств, как преступлений против собственности в целом необходимо сказать, что основная роль в данном случае принадлежит системе мероприятий общегосударственного и межгосударственного уровня по стабилизации экономики, совершенствованию законодательной базы. Простой пример. До недавнего времени рынок сбыта похищенных автомобилей в Беларуси находился в России. Однако после введения запрета на эксплуатацию автомобилей с регистрацией в Республике Беларусь этот канал удалось прикрыть. Достаточно обратиться в недавнее прошлое и вспомнить, существовавший в Беларуси законодательный пробел относительно доверенностей на право управления иностранными автомобилями. Когда в Беларуси автомобили с литовскими государственными номерами составляли треть от общего количества. При этом отследить прошлое автомобиля, законность его нахождения на территории страны не представлялось возможным.

В настоящее время в Беларуси нет уголовной ответственности за торговлю документами на несуществующую машину. Даже если она попала в аварию и разбита, пока она не снята с учета она продолжает ездить. Вот вам и канал легализации похищенных нерастаможенных автомобилей из Литвы, Польши, Германии. Хотелось бы верить, что законодатели обратят внимание на данный вопрос.

Влияние на превенцию строгости наказания за совершенное преступное деяние относительно. Сравнимые нами выше санкции наказания двух государств за одно и тоже деяние абсолютно разные. Между тем разница в количестве совершаемых преступлений незначительна. По нашему мнению, здесь решающую роль играет не страх перед строгостью наказания, а его неотвратимостью.

Важную роль в усилении профилактики краж и случаев неправомерного завладения транспортным средством должна играть система криминологической экспертизы, основой которой могут стать комиссии, объединения, ассоциации

независимых экспертов из числа специалистов –криминологов , юристов, экономистов, социологов, ученых других специальностей и специалистов практиков, осуществляющих постоянный экспертный мониторинг социальной эффективности действующего законодательства, различных программ экономического и социального характера, а также оценивающих и прогнозирующих возможные последствия законопроектов с точки зрения их криминогенности или антикриминогенности.

Как известно, Беларусь и Литва являются членами Интерпола. В мае 2006г. в Минске состоится 35-я Европейская региональная конференция Интерпола. Такое решение было принято на 74-й сессии Генеральной Ассамблеи Интерпола, прошедшей в Берлине. Надеемся что, конференция позволит активизировать сотрудничество правоохранительных органов Беларуси, Литвы и стран - участниц Интерпол в борьбе с угонами и хищениями транспортных средств, будут освещены проблемы поднятые в данной работе.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Кража транспортного средства - явление весьма распространенное в повседневной жизни, имеющее на протяжении ряда лет устойчивую тенденцию к росту на фоне низкого уровня раскрываемости.

Кражам автомобилей в самых разнообразных направлениях способствует недостаточное взаимодействие правоохранительных органов между собой, законодательные разночтения относительно понятия добросовестного владельца, разнящаяся практика регистрации транспортных средств и т.п. Все эти факторы делают нелегальную торговлю автомобилями преступной деятельностью, которая, хотя предполагает небольшой риск, дает высокие прибыли. Схема этой торговли вполне ясна: она идет из стран с развитой экономикой, где роскошные машины имеются в изобилии, в развивающиеся страны или страны переходного периода, где автомобили гораздо проще, а запросы высоки.

Во многих отношениях эти нелегальные потоки можно расценивать как противоположность структуре миграции - государство-поставщик и государство-получатель поменялись местами. Действительно, государства, в которых рыночная экономика только начинает развиваться, такие как Россия и Беларусь, становятся главными потребителями роскошных автомобилей с Запада. Поэтому не удивительно, что эта преступная отрасль больше не является вотчиной подростков, совершающих только случайные кражи. Теперь она хорошо организована, часто использует сложные технологии.

Кроме того, несмотря на падение числа краж в последние годы, расходы потребителей стали выше частично из-за того, что автомобили стали дороже и потому, что меньше машин стали находить. Частично причина просто в сложности истребования автомашины, перевезенной за границу, особенно в силу того, что во многих странах, если владелец приобрел автомобиль законным путем, он управомочен защищать свое право собственности.

Реагирование на эту проблему осуществляется на различных уровнях. Меры международного характера остаются, в основном, на бумаге. Они ограничиваются лишь включением угнанных машин в программу деятельности объединенных международных органов, таких как Интерпол. Данная автоматическая поисковая международная база похищенных транспортных средств, бесспорно, является большим помощником для государств-участников, которые имеют доступ. В том числе Литва и Беларусь. Однако, эту базу данных требуется пополнять национальными базами данных и информацией,

явствующей из достигнутых договоренностей на двустороннем, региональном и субрегиональном уровнях, а это как правило происходит очень медленно.

Сегодня встает необходимость в проведении учебы таможенников и чиновников правоохранительных органов обоих государств. Это должно сделать более вероятным, чтобы пограничники могли распознавать фальшивые регистрационные документы.

Достижению более высокого коэффициента обнаружения автомашин также должно бы содействовать ужесточение процедур регистрации и установление международного стандарта документации. Попытки упорядочить законодательство, касающееся возврата угнанных и экспортированных транспортных средств в страну происхождения, также необходимы. В этой связи Организация Объединенных Наций разработала Примерное соглашение о возврате угнанных или присвоенных транспортных средств. Ни одна из этих мер не способна ликвидировать проблему; но они призваны, по меньшей мере, снизить ее остроту и увеличить процентное соотношение найденных машин к угнанным.

Необходимо понимать, что решить данные проблемы на основании существующих внутренних правовых актов Литвы и Беларуси практически невозможно, поэтому необходимы соответствующие межгосударственные договоры. Очевидно, что организованные преступные группы, занимающиеся кражами автомобилей в странах Прибалтики и Западной Европы и их незаконным перемещением через границы стран СНГ, между собой тесно связаны. Поэтому без реального сотрудничества правоохранительных органов наших государств добиться снижения уровня хищений, а также высокой раскрываемости данных преступлений будет очень сложно.

Наносить ощутимые удары по мафиозным структурам возможно. Беда лишь в том, что, к сожалению, все это подчас напоминает битву с многоглавым драконом: одну голову отрубим, вырастают три новые. Правоохранительные структуры, безусловно, должны наращивать усилия в борьбе с угонами, но принципиальных изменений не произойдет, пока мы не наладим самое тесное международное сотрудничество по широкому спектру проблем дорожно-транспортной сферы. Нужен комплексный подход, объединение усилий самых различных ведомств и организаций.

На основании изложенных в работе фактов и сделанных выводов считаем необходимым предложить:

1. Разработка и введение в действие единых, обоюдно признаваемых форм регистрационных документов на транспортное средство, с внедрением в них самых передовых степеней защиты;

2. Снижение высоких таможенных пошлин, создающих условия для криминального ввоза похищенных транспортных средств на территорию Беларуси;
3. Принятие межгосударственных договоров, позволяющих упростить процесс передачи оперативной и иной информации между правоохранительными органами двух государств;
4. Организация совместного обучения правоохранительных органов Литвы и Беларуси с привлечением западных кадров, методик, учебной базы;
5. Осуществление постоянного межгосударственного экспертного мониторинга по вопросам социальной эффективности действующего законодательства двух стран, оценки и прогноза последствий законопроектов с точки зрения их криминогенности или антикриминогенности;
6. Введение общей базы данных похищенных транспортных средств на всех пограничных пунктах пропуска с обеих сторон, постоянное ее пополнение; совместное обучение работников пограничных служб Литвы и Беларуси по вопросу идентификации транспортных средств;
7. Налаживание тесного сотрудничества и обмена информацией между страховыми компаниями и правоохранительными органами обеих стран, с целью пресечения случаев мошенничества, связанного с инсценировками краж транспортных средств.

РЕЗЮМЕ

Криминологическая характеристика краж транспортных средств в Литве и Беларуси

Основные понятия: угон и кража транспортного средства, типовые схемы действий преступников, криминологический портрет личности преступника, системы охраны.

По данным Интерпола, объем нелегального бизнеса на краденых автомобилях оценивается приблизительно в \$19 миллиардов в год. Каждые 10-20 секунд современные автоворы похищают машину. И все это несмотря на новейшие разработки специалистов в отрасли автобезопасности.

Сегодня кража автотранспорта является транснациональным преступлением и давно вышла за рамки внутригосударственной проблемы. Без тесного сотрудничества, в первую очередь правоохранительных органов соседних государств, эту проблему не решить. Высокоорганизованное преступное сообщество не имеет проблем политического характера. Их совместная деятельность четко отлажена. С целью противостояния криминальным устремлениям подобного рода, правоохранительные органы и заинтересованные ведомства Литвы и Беларуси должны тесно взаимодействовать друг с другом. К этому подталкивает сама жизнь.

С целью осуществления эффективной превенции данного вида преступления необходимо предварительное совместное изучение структуры, тенденций, статистических данных краж транспортных средств.

В данной работе попытались акцентировать внимание на важности совместной деятельности по борьбе с кражами транспортных средств, а также обратить внимание на существование проблем с этим связанных.

SANTRAUKA

Transporto priemonių vagysčių Lietuvoje ir Baltarusijoje kriminologinė charakteristika

Pagrindinės sąvokos: transporto priemonių nuvarymas ir vagystė, nusikaltėlių veiksmų tipinės schemos, krimiloginis nusikaltėlio asmenybės portretas, apsaugos sistemos.

Interpolo duomenimis nelegalaus automobilio verslo apimtis yra maždaug 19 mln. per metus. Kas dešimt- dvidešimt sekundžių yra vogiama mašina ir visą tai nežiūrint į naujų prevencinių būdų vystymą automobilių saugos sferoje.

Šiandien automobilio vagystė yra transnacionalinis nusikaltimas, kuris seniai jau perėjo už nacionalinių rėmų problemą. Be bendradarbiavimo su kaimyninių valstybių teisėsauga šios problemos neišspręsi. Gerai organizuota nusikaltėlių bendruomenė neturi politinio pobūdžio problemų, jų bendra veikla yra gerai suderinta. Pasipriešinimo nusikalstamumui tikslu Lietuvos ir Baltarusijos teisėsaugos organai turi bendradarbiauti vieni su kitais- tai sąlygoja pats gyvenimas.

Tam ,kad išvengti tokio pobūdžio nusikaltimų būtina išankstinė šios nusikalstamos struktūros, tendencijų, statinių duomenų analizė.

Darbo autorius darbe bando akcentuoti bendradarbiavimo, atskleidžiant šiuos nusikaltimus, svarbą, o taip pat atkreipia dėmesį į su tuo susijusias problemas

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Республики Беларусь от 15.03.1994 года с изменениями и дополнениями от 24.11.1996 и 17.10.2004 года. Минск: Амалфея, 2005.
2. Уголовный кодекс Республики Беларусь. Минск: Амалфея, 2001.
3. Lietuvos Respublikos Konstitucija: LR piliečių priimta 1992 m. spalio 25 d. referendume. Vilnius: Teisinės informacijos centras prie Teisingumo ministerijos, 1996.
4. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. Vilnius: Mūsų Saulužė, 2004.
5. Договор между Республикой Беларусь и Литовской Республикой о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским и уголовным делам от 20 октября 1992 г. // Постановление Совета министров № 764.
6. Закон о Пограничных войсках Республики Беларусь от 5 ноября 1992 г. // ведомости Верховного Совета РБ № 1911-12.
7. Указ Президента Республики Беларусь от 27 мая 2004 г. // Национальный реестр правовых актов РБ № 91, 1/3941.
8. «Вопросы организованной преступности и борьбы с ней». Сборник научных трудов. Москва, 1993.
9. Гаухман Л.Д., Максимов С.В. Ответственность за преступления против собственности. Москва: Юристь, 1997.
10. Долгова А.И. «Организованная преступность - 2». Москва, 1993.
11. Кочой М.В. Ответственность за корыстные преступления против собственности. Москва: Юристь, 2000.
12. Общая теория статистики. Учебник. Москва, 1995.
13. Основы борьбы с организованной преступностью. Монография/ Под ред. В.С. Овчинского, В.Е. Эминова, Н.П. Яблокова – Москва: «ИРАП-М», 1996.
14. Популярный юридический энциклопедический словарь/ Ред. кол.: Кутайфин О.Е., Туманов В.А., Шмаров И.В. - Москва: Большая Российская Энциклопедия, 2000.
15. «Расследование преступлений. Руководство для следователей. – Москва: Спарк, 1997.
16. Рыбникова М.. Подстрахуйтесь от угона машины/ Экономика и жизнь. №9, 1998.
17. Уголовное право Республики Беларусь. Особенная часть.: Учебник / Отв. ред. Лукашов А.И. - Минск.: Амалфея, 2001.
18. Шмаров И.В. Уголовно-правовая политика и ее влияние на формирование уголовного законодательства./СПС Консультант Плюс, 2001.
19. Bluvšteinis S., Bieliūnas E., Justickis V. ir kt. Kriminologija. Vilnius: Pradai, 1994.

20. Gardauskas J., Masiokas I, Škliaras B. Kovos su vagystėmis iš butų respublikoje klausimai. Metodinės rekomendacijos. Vilnius, 1990.
21. Fedosiuk O. Turto prievartavimas: reiškinių raida ir teisinio vertinimo problemos// Daktaro disertacija, socialiniai mokslai: teisė (01 S), Vilnius, 2000.
22. Justickis V. Kriminologija. Vilnius: LTU, 2001. D.1.
23. Autotransporto ir daiktų iš jų vagysčių tyrimo aktualijos// pranešimas 2000 12 12 seminare, LTU, Vilnius, 2000.

Интернет-сайты

24. <http://mvd-belarus.nsys.by/modules.php?name=News&file=print&sid=116> время соединения 2005 09 03.
25. http://www.pasienis.lt/statistika/st_automobiliai.htm время соединения 2005 10 01.
26. <http://www.regitra.lt/statistika/index.htm> время соединения 2005 10 15.
27. http://belstat.gov.by/homep/ru/perepic/popul_3.xls время соединения 2005 10 15.
28. <http://www.autominsk.by/?action=view&ID=3838> время соединения 2005 10 17
29. <http://www.nplc.lt/stat/nus/nus19.htm> время соединения 2005 11 05
30. <http://www.std.lt/web/main.php?parent=1108>: время соединения 2005 11 04
31. <http://www.interpol.int/Public/PropertyCrime/Default.asp> время соединения 2005 08 9
32. <http://www.lrs.lt> время соединения 2005.08.18
33. <http://www.vrm.lt> время соединения 2005.08.21

