
ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ЛЕГАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБЪЯВЛЕННЫХ В РОЗЫСК ПО КАНАЛАМ ИНТЕРПОЛА

А.В. Водянов

Кафедра прав человека и международного права
Московский университет МВД России
ул. Академика Волгина, 12, Москва, Россия, 117437

Статья посвящена правовым основам противодействия легализации похищенных за рубежом и переправленных в Российскую Федерацию транспортных средств. Исследование основано на анализе административно-правовых процедур объявления розыска транспортных средств и совершения регистрационных действий с ними, а также детальном изучении оснований защиты прав и интересов как зарубежных собственников, так и фактических владельцев таких транспортных средств в Российской Федерации.

Ключевые слова: легализация транспортных средств, Интерпол, розыск автомобилей.

На сегодняшний день Международная организация уголовной полиции — Интерпол объединяет полицейские ведомства 188 государств, которые благодаря членству в Интерполе имеют в своем арсенале эффективный и действенный механизм противодействия транснациональной преступности. Одним из направлений деятельности Интерпола, а также полицейских ведомств стран — членов организации является борьба с преступлениями, связанными с транспортными средствами. В настоящее время криминальный «автобизнес» является одним из высокодоходных видов преступной деятельности, которым занимаются десятки хорошо организованных преступных формирований [13], по приблизительным данным ежегодный доход от продажи похищенных транспортных средств составляет более 21 млрд долл. США [1].

Начиная с 90-х гг. XX в. резко обострилась криминогенная обстановка, связанная с ростом хищений и иных незаконных завладений транспортными средствами. Так, в начале XXI в. на территории Европы ежегодно похищалось около 1 млн единиц транспортных средств. Такое положение дел не могло остаться незамеченным для самой крупной международной полицейской организации, и самым действенным механизмом, внедренным Интерполом, стало создание в Генеральном секретариате Интерпола международной базы данных похищенного транспорта (ASF Stolen Motor Vehicle database, далее по тексту для удобства восприятия — База данных ASF SMV). На сегодняшний день в эту базу вносятся похищенные легковые и грузовые автомобили, прицепы, мотоциклы, строительная техника. По состоянию на декабрь 2010 г. в ней содержится информация о 7 155 279 похищенных транспортных средствах (1).

Каким образом работает база данных ASF SMV?

Правоохранительные органы страны, где произошла кража транспортного средства, посредством НЦБ Интерпола выставляют информацию о таком транспортном средстве в базу данных ASF SMV путем внесения сведений о 17-значном идентификационном номере VIN похищенного транспортного средства, а также его марке и регистрационном номере. В качестве дополнительной информации о похищенном транспорте могут быть указаны модель транспортного средства, его цвет и номер двигателя. Через считанные секунды после направления информации о похищенном транспортном средстве от страны — инициатора розыска в Генеральный секретариат Интерпола эта информация уже доступна во всех 188 странах — членах Интерпола. Таким образом, внедренный Интерполом оперативный механизм обмена и доступа к информации, хранящейся в этой базе данных, позволяет сотрудникам правоохранительных органов по всему миру проверять транспортные средства на предмет их нахождения в розыске в режиме реального времени.

В Российской Федерации передача информации, содержащейся в базе данных похищенного автотранспорта Интерпола, в центральную базу данных разыскиваемого автотранспорта ГИАЦ МВД России осуществляется Национальным центральным бюро Интерпола МВД России (далее – НЦБ Интерпола). Осуществление такого рода синхронизации баз данных разыскиваемого транспорта Интерпола и Российской Федерации позволило качественно повысить уровень информационной обеспеченности сотрудников ДПС, что, в свою очередь, является существенным условием, определяющим успех работы по обнаружению разыскиваемого автотранспорта.

Динамика преступлений, связанных с кражами и хищениями автотранспорта, показывает, что Российская Федерация является одним из основных рынков сбыта похищенного в европейских странах транспорта – по некоторым оценкам около 60% таких транспортных средств перегоняются в Россию для осуществления их легализации и дальнейшего сбыта.

Большинство транснациональных преступных группировок, занимающихся угоном и легализацией транспортных средств, работают по следующей схеме: завладение транспортным средством (посредством кражи, мошеннических действий и т.д.), затем транспортное средство подготавливается к направлению в страну назначения (подделка документов, изменение номерных агрегатов) и уже непосредственно переправляется в страну, где оно после перепродажи через подставных лиц будет реализовано под видом «чистого».

Итогом такой цепочки по завладению и легализации похищенного за пределами России транспортного средства, как правило, становится его приобретение добросовестным российским приобретателем, который направляется в органы ГИБДД для его постановки на учет, где в большинстве случаев и выясняется «нечистая» история «законно» приобретенного транспортного средства.

Учитывая остроту проблемы, а также отсутствие четкой и единообразной практики, автор в настоящей статье делает попытку осмыслить правовые нор-

мы, регулирующие порядок объявления и прекращения розыска транспортных средств, похищенных за рубежом, а также нормы, защищающие права и законные интересы как зарубежных собственников похищенных транспортных средств, так и фактических их владельцев в России. Именно эти нормы и их правильное применение, с позиции автора, являются основой успешного противодействия легализации в Российской Федерации транспортных средств, похищенных за рубежом.

Как уже было отмечено выше, по состоянию на декабрь 2010 г. по каналам Интерпола разыскивается более 7 млн единиц транспортных средств. Начиная с 1997 г. в Российской Федерации было обнаружено более 21 тыс. единиц транспорта, при этом наибольшее количество обнаруженного транспорта было угнано на территории Германии, Польши, Литвы, Чехии и Бельгии. Это подтверждает тот факт, что европейские страны традиционно считаются источником незаконного завладения транспортными средствами, предназначенными для реализации в России.

По каждому отдельному случаю обнаружения похищенного за рубежом транспортного средства ответственный сотрудник МВД составляет уведомление об обнаружении транспортного средства, разыскиваемого по каналам Интерпола по соответствующей форме (2). По каналам Интерпола каждое такое уведомление направляется в НЦБ Интерпола страны — инициатора розыска для информирования законного владельца транспортного средства о его обнаружении на территории России и о порядке его возврата, с указанием наименования и адреса судебной инстанции, куда надлежит обращаться законному собственнику.

В большинстве случаев фактическим владельцем обнаруженного транспортного средства является добросовестный приобретатель, который «не знал и не мог знать» (ст. 302 ГК РФ) о «криминальном прошлом» транспортного средства. И вот перед такими добросовестными приобретателями, которые никаким образом не сомневаются законности нахождения такого транспортного средства у них в собственности, встает вполне закономерный вопрос о том, каким образом защитить свои права и интересы.

На практике после составления уведомления об обнаружении транспортного средства оно возвращается фактическому владельцу, но при этом в базе данных ГИБДД делается соответствующая отметка. Согласно Правилам регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации [8] «не подлежат регистрации в Госавтоинспекции и не принимаются к производству регистрационных действий транспортные средства... при наличии сведений о нахождении транспортных средств, номерных агрегатов в розыске» (п. 3. Правила регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утверждены Приказом МВД России № 1001 от 24 ноября 2008 г. (в ред. Приказов МВД РФ № 626

от 27.08.2010, № 28 от 20.01.2011). Также в соответствии с п. 33 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним [8] указанное обстоятельство является одним из оснований для отказа в исполнении государственной функции.

Таким образом, в случае если транспортное средство было выявлено до его постановки на регистрационный учет в органах ГИБДД, то его фактический владелец лишается какой-либо возможности по использованию транспортного средства по его непосредственному назначению. Если же транспортное средство уже стоит на регистрационном учете в органах ГИБДД, то по факту использование транспортного средства по назначению возможно до истечения срока действия талона о прохождении технического осмотра транспортного средства. При обращении в органы ГИБДД за выдачей талона о прохождении технического осмотра транспортного средства в исполнении такой государственной функции будет отказано на основании п. 33 и 34 названного выше Административного регламента (п. 34 относит выдачу талона о прохождении технического осмотра транспортного средства к числу административных процедур по исполнению государственной функции).

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации «Об особенностях проведения государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» № 413 от 24 мая 2011 г. и вступлением в силу с 1 января 2012 г. Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 170-ФЗ исполнение государственной функции по проведению технического осмотра транспортных средств передается аккредитованным операторам технического осмотра и уже не будет являться административной процедурой, подпадающей под действие указанных выше Административного регламента и Правил.

Согласно ст. 17 Федерального закона № 170-ФЗ основаниями для отказа в выдаче ТО являются: непредставление документа удостоверяющего личность; непредставление свидетельства о регистрации транспортного средства или паспорта транспортного средства; несоответствие транспортного средства данным, указанным в документах, содержащих сведения, позволяющие идентифицировать это транспортное средство. Следовательно, сам факт нахождения транспортного средства в розыске не является основанием для отказа в выдаче ТО, за исключением случаев, когда номерные агрегаты транспортного средства подвергались изменению.

Тем не менее, считаем, что для того чтобы делать какие-то выводы по данной проблеме, необходимо дождаться практики применения нового порядка прохождения технического осмотра транспортных средств.

При обнаружении разыскиваемого транспортного средства проводится проверка, в результате которой в подавляющем большинстве случаев выносится постановление об отказе в возбуждении уголовного дела в отношении фактического владельца транспортного средства на основании ст. 140, 144, 145, 148 и п. 1 ч. 1 ст. 24 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации. Большинство владельцев воспринимают указанное постановление как факт, признающий их добросовестными приобретателями, и бесспорно подтверждающий их права на транспортное средство, однако это не совсем так.

Признание владельца добросовестным приобретателем происходит лишь в том смысле, что в действиях владельца отсутствуют признаки состава преступления и он непричастен к краже указанного транспортного средства за рубежом, следовательно, правоотношения переходят из уголовно-правовой в гражданско-правовую плоскость, так как факт розыска транспортного средства связан с иными юридическими последствиями.

Право собственности на движимое имущество представляет собой совокупность прав по владению, пользованию и распоряжению им, однако в отношении транспортных средств реализация права собственности имеет определенные особенности. Использование транспортного средства по его прямому назначению, как уже было отмечено выше, зависит от его регистрации в органах ГИБДД.

Несмотря на то что регистрация является актом административным и никоим образом не связана с возникновением и прекращением права собственности на транспортное средство, она является обязательным условием для реализации принадлежащих гражданину прав.

Препятствием к полноценному использованию на территории Российской Федерации транспортного средства, числящегося в розыске по каналам Интерпола, является отметка о его розыске по инициативе Интерпола в базах данных ГИБДД России.

Соответственно, будучи уверенными в своей правоте и при поддержке всевозможных юридических консультаций и адвокатов, многие из владельцев таких транспортных составляют иски и обращаются в суд.

Какие иски могут предъявить такие владельцы? На практике наиболее часто владельцы и их представители обращаются в соответствующий суд общей юрисдикции со следующими исковыми заявлениями:

- к НЦБ Интерпола при МВД России об устранении нарушенных прав собственника и снятии транспортного средства с международного розыска;
- к МВД (ГУВД, УВД) субъекта РФ, филиалу НЦБ Интерпола при соответствующем МВД (ГУВД, УВД) субъекта РФ об оспаривании действий/бездействий указанных органов по вопросу снятия транспортного средства с розыска;
- о признании права собственности на транспортное средство;
- об установлении факта добросовестности приобретения транспортного средства и исключении его из числа разыскиваемых на территории России.

Также нередки обращения владельцев транспортных средств и их представителей с заявлениями и жалобами непосредственно в НЦБ Интерпола при МВД России:

- о снятии транспортного средства с розыска;
- об оспаривании действий/бездействий НЦБ Интерпола при МВД России по вопросу снятия транспортного средства с розыска.

Подобного рода исковые требования и обращения позволяют сделать вывод о том, что: 1) организованная преступность предпринимает попытки легализовать краденные транспортные средства любым путем, в том числе с использованием судебной системы Российской Федерации и предоставлением заведомо недостоверной информации в ходе судебных процессов; 2) заявителями не производится доскональное изучение проблемы при составлении подобного рода исковых заявлений. Чтобы разобраться, возможна ли легализация с помощью судебной системы разыскиваемого по каналам Интерпола транспортного средства, проанализируем нормы законодательства, на которые опираются истцы.

При подаче исковых заявлений в первую очередь встает вопрос о надлежащем ответчике. Как показывает практика, в большинстве подаваемых исковых заявлений ответчиком либо соответчиком является НЦБ Интерпола при МВД России, на том основании, что в базу данных ГИБДД Российской Федерации транспортное средство было выставлено именно им.

Согласно нормам действующего законодательства Российской Федерации [2; 5; 10; 11; 14] НЦБ Интерпола является структурным подразделением МВД Российской Федерации по сотрудничеству правоохранительных и иных государственных органов Российской Федерации с правоохранительными органами иностранных государств — членом Международной организации уголовной полиции — Интерпола и Генеральным секретариатом Интерпола. Ни НЦБ Интерпола при МВД России, ни его филиалы не являются юридическими лицами, не являются собственниками транспортных средств, и, соответственно, не могут представлять интересы зарубежного владельца в судебных разбирательствах и присутствовать в суде в качестве заинтересованного лица или ответчика.

В соответствии с п. 2 Положения о Национальном центральном бюро Интерпола НЦБ Интерпола России не уполномочено оказывать правовую помощь по гражданским делам. Являясь членом Интерпола, Российская Федерация принимает на себя обязательство по осуществлению мероприятий по исполнению цели создания Интерпола, а именно — обеспечению оперативного раскрытия преступлений и привлечения виновных лиц к уголовной ответственности, в том числе и мероприятий по международному розыску похищенного транспорта. К числу таких мероприятий относится и передача в национальную базу Российской Федерации автоматизированных массивов о похищенных за рубежом транспортных средствах в соответствии с п. 238 Межведомственного приказа МВД России, Минюста России, ФСБ России, ФСО России, ФСКН России и ФТС России «Об утверждении Инструкции по организации информационного

обеспечения сотрудничества по линии Интерпола» (далее по тексту — Межведомственный приказ) от 6 октября 2006 г. № 786/310/470/454/333/971. Обновление и изменение информации о похищенных транспортных средствах осуществляется соответствующими странами через Генеральный секретариат Интерпола.

Согласно п. 241 Межведомственного приказа снятие с учета разыскиваемых по каналам Интерпола похищенных транспортных средств в автоматизированных информационно-поисковых системах ГИАЦ МВД России, в других подразделениях МВД РФ, а также в подразделениях взаимодействующих органов Российской Федерации осуществляется НЦБ Интерпола на основании информации, полученной из Генерального секретариата Интерпола или НЦБ Интерпола иностранного государства — инициатора розыска, а также по истечении контрольного срока хранения информации, указанного инициатором розыска.

Каждое конкретное похищенное транспортное средство будет числиться в международной базе данных Генерального секретариата Интерпола в качестве разыскиваемого до момента его снятия компетентным органом страны, в которой произошла кража.

Таким образом, наглядно прослеживается цепочка, согласно которой инициатором розыска каждого конкретного транспортного средства являются компетентные правоохранительные органы зарубежного государства, и единственным возможным для суда основанием для снятия транспортного средства с розыска может являться установление факта неправомерных действий такого компетентного правоохранительного органа зарубежного государства. Соответственно, при правомерности оснований, послуживших причиной постановки транспортного средства в розыск, и соблюдения компетентным правоохранительным органом зарубежной страны процедуры и правил такой постановки снятие транспортного средства с учета разыскиваемых является исключительной прерогативой компетентного органа страны — инициатора его розыска.

Однако до вступления в законную силу Межведомственного приказа в 2006 г. деятельность НЦБ Интерпола по взаимодействию с полицейскими ведомствами зарубежных государств регламентировалась в том числе Инструкцией «Об организации информационного обеспечения сотрудничества по линии Интерпола», утвержденной Приказом МВД России № 221 от 28 февраля 2000 г. В названной Инструкции присутствовал п. 60, согласно которому на НЦБ Интерпола была возложена обязанность принять меры по снятию транспортных средств с централизованного учета разыскиваемого автотранспорта АИПС «Автопоиск» ГИАЦ МВД России в случае если по истечении 6 месяцев со дня уведомления инициатора розыска об обнаружении транспортного средства в НЦБ Интерпола от иностранного государства — инициатора розыска в установленном порядке не поступит информация о конкретных действиях, предпринятых по возврату транспортного средства. Таким образом, НЦБ Интерпола до сих пор имеет законодательную основу для корректировки баз данных в Российской Федерации, но лишь в отношении транспортных средств, обнаруженных до 21 ноября 2006 г.

Несмотря на то что Инструкция утратила силу, некоторые фактические владельцы транспортных средств, находящихся в розыске по каналам Интерпола, до сих пор продолжают ссылаться на указанный пункт в своих заявлениях как на основание для прекращения розыска транспортного средства. Еще раз отметим, что с момента вступления в силу Межведомственного приказа снятие с централизованного учета разыскиваемого автотранспорта АИПС «Автопоиск» ГИАЦ МВД России автотранспортных средств, находящихся в международном розыске, в компетенцию НЦБ Интерпола не входит.

Таким образом, сегодня НЦБ Интерпола при МВД России лишь принимает посредством Генерального секретариата Интерпола массивы о похищенном транспорте и не имеет возможности исключить из этих массивов данные о конкретном транспортном средстве, так как не является инициатором его розыска.

Из вышеизложенного следует вывод, что надлежащим ответчиком по такого рода делам может являться пострадавший собственник транспортного средства за рубежом, страховая компания, являющаяся текущим обладателем прав на транспортное средство, либо правоохранительный орган зарубежной страны, выступающий инициатором розыска транспортного средства.

Теперь рассмотрим суть проблемы с точки зрения правового положения транспортного средства и способы защиты прав и законных интересов их зарубежных владельцев и фактических собственников в Российской Федерации.

Согласно Конституции Российской Федерации иностранные граждане и лица без гражданства пользуются в Российской Федерации правами и несут обязанности наравне с гражданами Российской Федерации, кроме случаев, установленных федеральным законом или международным договором Российской Федерации (ч. 3 ст. 62 Конституции Российской Федерации 1993 г.). Таким образом, гражданин иностранного государства на территории России пользуется той же защитой своих прав (в том числе и правом защиты частной собственности), что и граждане России.

Следовательно, признание фактических владельцев похищенных транспортных средств в Российской Федерации их законными владельцами является неправомерным. Законный собственник похищенного транспортного средства (в большинстве случаев это страховая компания) на основании ст. 398 и 399 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации в целях защиты своих прав и законных интересов вправе обратиться в суд общей юрисдикции на территории Российской Федерации с соблюдением порядка, предусмотренного ст. 117–119 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации [3]. Необходимо отметить, что в каждом случае возникающих в результате обнаружения транспортного средства правоотношений присутствует так называемый иностранный элемент (собственник обнаруженного транспортного средства, у которого оно было похищено, либо страховая компания, ставшая собственником транспортного средства после выплаты страховки).

В соответствии с Конституцией Российской Федерации общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Россий-

ской Федерации являются составной частью ее правовой системы, и, если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Российская Федерация является участницей Конвенции о дорожном движении 1968 г., согласно которой Россия признает факт регистрации и право собственности на транспортное средство на территории иностранного государства, и в случае вынесения судебного решения в пользу иностранного собственника транспортного средства оно подлежит исполнению в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Гражданский кодекс не ограничивает прав физических лиц в выборе способов защиты своих вещных прав и предлагает осуществлять этот выбор по своему усмотрению: обратиться в суд с иском о признании соответствующей сделки недействительной либо с иском об истребовании имущества из чужого незаконного владения. Защита права собственности по действующему законодательству Российской Федерации осуществляется согласно норм гл. 20 Гражданского кодекса Российской Федерации. Так, ст. 301 предусматривает, что собственник вправе истребовать свое имущество из чужого незаконного владения, при этом такой иск может быть предъявлен зарубежным собственником транспортного средства только к лицу, у которого оно фактически находится во владении (п. 32) [9]. При этом зарубежный собственник должен доказать свое право собственности на транспортное средство, находящееся во владении ответчика, с помощью любых предусмотренных процессуальным законодательством доказательств, подтверждающих возникновение у него этого права (п. 36) [9].

Однако в рассматриваемой ситуации с позиции фактического владельца транспортного средства в Российской Федерации именно он является добросовестным приобретателем, ссылаясь на постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, о котором было сказано выше, и на тот факт, что он не знал и не мог знать на момент заключения сделки о приобретении указанного транспортного средства о том, что оно было похищено за пределами Российской Федерации. Заметим, что при недобросовестном владении, когда фактический владелец знает либо по обстоятельствам дела должен знать об отсутствии у него права на транспортное средство и наличие в его действиях умысла и даже неосторожности лишает его права защиты своих интересов.

Следует заметить, что, заключая договор купли-продажи транспортного средства, покупатель, проявляя обычную степень предусмотрительности, должен принять дополнительные меры на проверку юридической судьбы транспортного средства, в особенности если его цена явно ниже рыночной (что зачастую имеет место при купле-продаже «проблемных» транспортных средств). При этом право сторон по своему усмотрению определять цену в договоре при таком подходе не ограничивается, поскольку подобные выводы касаются только добросовестности покупателя [10].

Пленумы Верховного и Высшего арбитражного судов в совместном постановлении № 10/22 от 29 апреля 2010 г. установили, что возмездность приобре-

тения сама по себе не свидетельствует о добросовестности покупателя, но при этом предоставляют покупателю право возразить против истребования имущества из его владения путем предоставления доказательств возмездного приобретения им имущества у лица, которое не имело право его отчуждать, о чем он не знал и не должен был знать (п. 37) [9]. Приобретатель признается добросовестным, если докажет, что при совершении сделки он не знал и не должен был знать о неправомерности отчуждения имущества продавцом, в частности принял все разумные меры для выяснения правомочий продавца на отчуждение имущества.

Такое признание возможно лишь при условии, что сделка, по которой приобретено имущество (транспортное средство), отвечает признакам действительной сделки во всем, за исключением того, что она совершена неправомерным отчуждателем (п. 38) [9].

Даже несмотря на добросовестность фактического владельца транспортного средства в России, п. 1 ст. 302 ГК РФ не оставляет ему возможности на получение прав собственности на оспариваемое транспортное средство при условии добросовестности зарубежного владельца.

Указная статья гласит: «Собственник вправе истребовать имущество от приобретателя в случае, когда имущество утеряно собственником или лицом, которому имущество было передано собственником во владение, либо похищено у того или другого, либо выбыло из их владения иным путем помимо их воли».

Таким образом, если в результате расследования за рубежом не было установлено факта страхового или иного мошенничества, результатом которого стало противоправное заявление зарубежного собственника о краже принадлежащего ему транспортного средства, то транспортное средство считается похищенным, и, соответственно, выбывшим из владения зарубежного собственника против его воли. Для установления подобного рода фактов суд должен принять все соответствующие меры для выяснения деталей, связанных с кражей транспортного средства и его перемещением на территорию Российской Федерации. Имеют место случаи регистрации транспортных средств в органах ГИБДД на территории Российской Федерации до момента их кражи, что является свидетельством о совершенном мошенничестве (страховом, лизинговым или прокатным) либо о наличии транспортных средств — «двойников». Немного позднее мы рассмотрим указанные ситуации.

Признание фактического владельца транспортного средства добросовестным приобретателем хоть и не предоставляет ему право собственности на транспортное средство, но наделяет правом обратиться в суд с иском к продавцу, у которого им данное транспортное средство было приобретено, с требованием возмещения убытков, причиненных изъятием транспортного средства по основаниям, возникшим до исполнения договора купли-продажи, либо в связи с существенным изменением обстоятельств, из которых исходили стороны при заключении договора (п. 43 [9], ст. 451, 461 [2]).

Одновременно следует обратить внимание и на позицию Конституционного Суда Российской Федерации: «поскольку добросовестное приобретение в смысле ст. 302 ГК РФ возможно только тогда, когда имущество приобретается не непосредственно у собственника, а у лица, которое не имело право отчуждать это имущества» [8].

У судов возникает вопрос о применении к возникающим по поводу транспортного средства правоотношениям норм гл. 59 ГК РФ или ст. 301, 302. Ответ на него дан в названном выше Постановлении Пленумов ВС и ВАС, а именно в п. 34: «В случаях, когда между сторонами отсутствуют договорные отношения или отношения, связанные с последствиями недействительной сделки, спор о возврате имущества собственнику подлежит разрешению по правилам ст. 301, 302 ГК РФ».

Продавец транспортного средства, передавший его текущему владельцу, должен быть привлечен к участию в деле по иску об истребовании этого транспортного средства из чужого владения. Одновременно в силу ст. 462 Гражданского кодекса непривлечение покупателем продавца к участию в деле освобождает продавца от ответственности перед покупателем, если продавец докажет, что, приняв участие в деле, он мог бы предотвратить изъятие проданного товара у покупателя (п. 43 [9]). Здесь следует обратить внимание на то, что объем требований к продавцу транспортного средства, как правило, ограничивается ценой, обозначенной в договоре купли-продажи, и судебными и иными издержками, которые покупатель понес в связи с защитой своих законных прав и интересов, связанных с владением спорным транспортным средством.

Ссылки на истечение сроков давности явно будут неуместны, так как по смыслу ст. 195 ГК РФ исковой давностью признается срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено (иностраный собственник). При этом защита в рамках искового производства невозможна до тех пор, пока лицу, чье право нарушено, неизвестен нарушитель права — потенциальный ответчик. Срок исковой давности начинает течь с момента, когда зарубежный собственник узнал о нахождении транспортного средства во владении лица на территории Российской Федерации [4].

В упомянутом выше случае недобросовестного поведения зарубежного владельца транспортного средства, связанного с его неправомерными действиями по отчуждению транспортного средства и заявлением о его краже (страховое мошенничество), признание фактического владельца транспортного средства в России добросовестным приобретателем в порядке ст. 302 ГК РФ на основании этой же статьи лишает зарубежного собственника права на истребование транспортного средства из его владения.

Следует отметить, что противоправность действий зарубежного собственника транспортного средства по его отчуждению имеет место при надлежащем документальном оформлении совершенного правонарушения компетентными органами соответствующей зарубежной страны. В случае если имело место страховое мошенничество, все финансовые и иные претензии страховая компа-

ния должна предъявлять к лицу, незаконно получившему выплату по страховке. Как правило, лицо, имеющее преступный умысел, приобретает в собственность дорогостоящее транспортное средство, страхует его от ущерба, хищения и угона, спокойно транспортирует в сопредельное государство, а затем, выждав некоторое время, подает заявление в полицию по месту «кражи» транспорта.

Также имеют место случаи, когда члены организованных групп вступают в сговор с владельцем транспортного средства в иностранном государстве и за определенную сумму «покупают» его с целью дальнейшего переправления в Россию. По факту его регистрации в органах ГИБДД иностранный владелец подает заявление в полицию о краже транспортного средства. В обоих случаях иностранный собственник получает от страховой компании полную стоимость автомобиля. На практике в период с момента реализации такого транспортного средства добросовестному приобретателю и до момента внесения сведений о нем в базу данных ASF SMV проходит время, вполне достаточное для регистрации последним приобретенного транспортного средства в органах ГИБДД. Юридическая цепочка перемещения прав на транспортное средство от зарубежного собственника к текущему владельцу на территории Российской Федерации состоит из действий добросовестного характера, и фактически заявление о краже транспортного средства собственник пишет уже в тот момент, когда он не является собственником транспортного средства.

Помимо «страховой» схемы мошенничества также используются «лизинговые» и «прокатные» схемы. В случае с «лизинговой» схемой сговор происходит с лицом, у которого транспортное средство находится не в собственности, а по договору лизинга. По «прокатной» схеме транспортное средство (как правило дорогостоящее) берется напрокат на подложное имя, и затем вывозится по подложным документам в Российскую Федерацию. В обоих случаях в действиях собственников транспортных средств (лизинговой компании или банка либо компании, оказывающей услуги по сдаче транспортных средств в аренду) не имеется признаков противоправности, что сохраняет за ними право истребовать незаконным образом отчужденное у них транспортное средство в порядке, предусмотренном ст. 302 ГК РФ.

Все гораздо сложнее в случае если в розыск по каналам Интерпола объявлено транспортное средство — «двойник», то есть транспортное средство, заводские маркировки которого подверглись изменению, в результате чего стали совпадать с оригинальными заводскими маркировками транспортного средства, приобретенного и поставленного на учет в органах ГИБДД на законных основаниях.

В этом случае ни НЦБ Интерпола МВД России, ни Генеральный секретариат Интерпола не могут проконтролировать факт внесения в базы данных разыскиваемых транспортных средств — «двойников», так как ни у тех ни у других нет непосредственного доступа к транспортному средству. Как было отмечено ранее, именно компетентные органы страны, в которой произошла кража транспортного средства — «двойника», являются обладателями информации по

разыскиваемому транспортному средству. Факт наличия транспортного средства «двойника» выясняется, как правило, в результате проверки, проводимой правоохранительным органом, обнаружившим транспортное средство.

В случае если в результате проведенного экспертно-криминалистического исследования агрегатных номеров обнаруженного транспортного средства и правоустанавливающих документов на транспортное средство не выявляется признаков изменения и подделки, правоохранительные органы направляют запрос на завод-изготовитель транспортного средства для получения полной информации о транспортном средстве, выпущенном заводом-изготовителем. За это время НЦБ Интерпола страны, где произошла кража предполагаемого «двойника», также собирают информацию о похищенном транспортном средстве для проведения сравнения с материалами, предоставленными из нашей страны.

Однако, несмотря на установление факта, подтверждающего, что в розыск объявлено транспортное средство — «двойник», и находящееся в Российской Федерации транспортное средство являются не идентичными, вопрос о снятии с розыска транспортного средства все равно находится в компетенции правоохранительных органов страны — члена Интерпола, которые информацию о его розыске добавили в базу данных ASF SMV. Вопросы же, связанные с беспрепятственным ее использованием на территории Российской Федерации, находятся в компетенции органов ГИБДД, которые согласно действующей нормативно-правовой базе не могут произвести никаких регистрационных действий с транспортным средством, пока информация о его идентификационном номере содержится в базе данных разыскиваемого транспорта.

В сложившейся ситуации возможным способом защиты прав и решение вопроса о снятии с розыска «чистого» транспортного средства является обращение его собственника в судебные органы страны — инициатора розыска транспортного средства — «двойника» с иском к компетентным органам этой страны или потерпевшему собственнику «двойника». Подача подобного рода искового заявления осуществляется в соответствии с нормами международного частного права, и без помощи зарубежного адвоката здесь не обойтись. Затраты на судебный процесс за рубежом представляются гораздо более внушительными, чем при обращении в суд общей юрисдикции Российской Федерации.

В тех случаях, когда обнаруженное на территории Российской Федерации транспортное средство не имеет высокой ценности (ввиду возраста либо пострадавшее в ДТП), его собственник, оценив затраты на проведение мероприятий по его возврату в судебном порядке на территорию Российской Федерации и их стоимость, отказывается от возврата такого транспортного средства, дальнейшая судьба прав на такое транспортное средство всецело зависит от волеизъявления отказавшегося от возврата собственника и законодательства страны, в которой оно было украдено. Возможны следующие сценарии: 1) розыск по каналам Интерпола прекращается, и собственник отказывается от прав собственности; 2) розыск по каналам Интерпола прекращается, но это не отменяет

гражданско-правовых притязаний зарубежного собственника на транспортное средство; 3) собственник отказывается от возврата транспортного средства, но его розыск продолжается, и в случае если транспортное средство покинет территорию Российской Федерации, оно может быть задержано.

Во втором и третьем сценариях спор по поводу права собственности на транспортное средство и правомерность его нахождения в розыске подлежит разрешению в рамках иска к лицу, за которым первоначально зарегистрирован автотранспорт (т.е. к потерпевшему владельцу за рубежом или к его представителю) и к компетентным органам страны — члена Интерпола, объявивших розыск транспортного средства. Таким образом, сам по себе факт прекращения розыска транспортного средства на территории Российской Федерации не означает, что оно не может быть истребовано в судебном порядке ее зарубежным собственником.

Несмотря на предоставляемые фактическим владельцам транспортных средств механизмы защиты своих законных прав и интересов путем предъявления соответствующих исков к лицам, у которых эти транспортные средства были приобретены, они продолжают обращаться с исковыми заявлениями к НЦБ Интерпола. Постепенно складывается судебная практика по такого рода делам, в том числе и в надзорной инстанции [6; 7], однако явно ощущается нехватка грамотно изложенной позиции судебных органов по формам и порядку защиты законных прав и интересов добросовестных приобретателей транспортных средств, числящихся в розыске по каналам Интерпола. Обращение в судебные инстанции государств, где была совершена кража обнаруженного транспортного средства, до сих пор отпугивает фактических владельцев транспортных средств незнанием зарубежного законодательства и высокими судебными издержками, при довольно «неподкрепленной» правовой позиции.

Подводя итоги вышесказанному, следует отметить, что не совсем четкое понимание правового статуса транспортных средств, объявленных в розыск, стало причиной того, что в последнее время все чаще и чаще отмечаются попытки легализации таких транспортных средств любыми способами, в том числе и через суды. В этих случаях судебной инстанции, рассматривающей дело в целях всестороннего рассмотрения вопросов о признании права собственности на такие транспортные средства, необходимо вызывать в суд зарубежных собственников таких транспортных средств или их представителей, а также всех лиц, совершавших юридически значимые действия в отношении транспортных средств.

Представляется, что отсутствие легальной возможности, даже в судебном порядке, признать право собственности на транспортное средство, разыскиваемое по каналам Интерпола и обнаруженное на территории Российской Федерации, и является тем краеугольным камнем, на котором выстроена правовая база, позволяющая сдерживать деятельность преступных сообществ по направлению потока похищенных за рубежом транспортных средств в Российскую Федерацию с целью их легализации.

Объем научной статьи не позволяет раскрыть все аспекты исследуемой проблемы, и очевидно, что необходимо проведение более глубокого анализа судебных дел данной категории с целью формирования единой правоприменительной практики.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) По информации Генерального секретариата Интерпола.
- (2) Приложение № 13 к Межведомственному приказу МВД России, Минюста России, ФСБ России, ФСО России, ФСКН России и ФТС России от 6 октября 2006 г. № 786/310/470/454/333/971.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Восьмая заповедь: Не укради // *СТОП-газета*. — 2009. — № 6.
- [2] Гражданский кодекс Российской Федерации. — В 4 ч. — М.: Ось-89, 2011.
- [3] Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации: По состоянию на 1 июня 2011 г. — М.: РИД ГРУПП, 2011.
- [4] Информационное письмо «Обзор судебной практики по некоторым вопросам, связанным с истребованием имущества из чужого незаконного владения. Президиум ВАС РФ» № 126 от 13.11.2008 // *Вестник ВАС РФ*. — 2009. — № 1.
- [5] Межведомственный приказ МВД России, Минюста России, ФСБ России, ФСО России, ФСКН России и ФТС России № 786/310/470/454/333/971 от 6 октября 2006 г. // *Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти*. — 2006. — № 47.
- [6] Определение Московского городского суда по делу 33-21193/2010 от 15.07.2010 // Официальный web-сайт Московского городского суда. URL: <http://www.mosgorsud.ru/inf/infk/gk/?sf0=33-26000>
- [7] Определение Московского городского суда по делу 33-26000/2010 от 16.09.2010 // Официальный web-сайт Московского городского суда. URL: <http://www.mosgorsud.ru/inf/infk/gk/?sf0=33-21193>
- [8] Постановление Конституционного Суда РФ № 6-П от 21 апреля 2003 г. // *Вестник Конституционного Суда РФ*. — 2003. — № 3.
- [9] Постановление Пленума ВС и Пленума ВАС «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при разрешении споров, связанных с защитой права собственности и других вещных прав» № 10/22 от 29.04.2010 // *Вестник ВАС РФ*. — 2010. — № 6.
- [10] Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о Национальном центральном бюро Интерпола Российской Федерации» № 1190 от 14.10.1996 // *Собрание законодательства РФ*. — 1996. — № 43. — Ст. 4916.
- [11] Постановление Совета Министров СССР «О вступлении СССР в Международную организацию уголовной полиции — Интерпол» № 338 от 07.04.1990 // СПС «Гарант».
- [12] Приказ МВД России № 1001 от 24 ноября 2008 г. (в ред. Приказов МВД РФ № 626 от 27.08.2010, № 28 от 20.01.2011) // *Российская газета*. — 2009. — № 5.
- [13] *Сухаренко А.Н.* Противодействие транснациональному криминальному автобизнесу // *Юридический мир*. — 2010. — № 8.
- [14] Указ Президента Российской Федерации «Об участии Российской Федерации в деятельности Международной организации уголовной полиции — Интерпол» № 1113 от 30.07.1996 // *Собрание законодательства Российской Федерации*. — 1996. — № 32. — Ст. 3895.

**LEGAL BASIS FOR COMBATING AGAINST THE
LEGALIZATION OF THE VEHICLES SEARCHED THROUGH
INTERPOL CHANNELS**

A.V. Vodyanov

The Department of Human Rights and International Law
Moscow University of the Ministry of Interior
12, Akademica Volgina st., Moscow, Russia, 117437

The article is dedicated to the legal basis of the combating against the legalization of the vehicles stolen abroad and trafficked to the Russian Federation. The study is based on the analysis of legal and administrative procedures of the search of the stolen vehicles and vehicles' registration, as well as the detailed study of the legal grounds of the protection of the rights of foreign owners of the vehicles and its keepers in Russian Federation.

Key words: legalization of vehicles, Interpol, search of the vehicles.