

Михайлова Л. В.
Mikhailova L. V.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА И ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОРТОВ В НАРКОТРАФИКЕ

THE USE OF MARITIME TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE OF INTERNATIONAL PORTS IN DRUG TRAFFICKING

В данной статье рассмотрены морские бассейны как маршруты, используемые наркогруппировками для перевозки наркотических средств, а также различные способы перемещения таких средств и психоактивных веществ морскими судами.

The article discusses sea basins as routes used by drug dealers for the transport of narcotic drugs, as well as various methods of their movement by sea vessels.

Ключевые слова: наркотические средства, психотропные вещества, морские бассейны, морские порты, морские суда.

Keywords: narcotic drugs, psychoactive substances, sea basins, seaports, sea vessels.

Большие деньги приходят с большим бизнесом, а незаконный оборот наркотиков – это крупный бизнес с международными возможностями. Все проводимые исследования относят преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков, к самым опасным международно-правовым проблемам нашего времени [1–3]. При этом морской транспорт на протяжении многих лет непреднамеренно играет неблагоприятную роль в перевозке наркотических средств и психоактивных веществ. В России из 62,3 тыс. км границ 37,6 тыс. км приходится на морские и 24,6 тыс. км – на сухопутные границы [4], что предопределяет тесные, в том числе преступные связи с зарубежными территориями. Такой масштабный выход России к морям и океанам обеспечивает возможность установления экономических связей со 127 странами мира, а на суше – только с 18 государствами. Имеющаяся геополитическая позиция, а также трудности в организации и осуществлении пограничного и таможенного контроля повышают интерес к России со стороны международной организованной преступности, в том числе связанной с международным наркобизнесом.

Необходимо отметить высокий уровень организованности наркогруппировок и их хорошую техническую оснащенность, использование современных информационных и коммуникационных технологий. Одной из особенностей современной наркоситуации является продолжение процесса интернационализации незаконного оборота наркотиков. Интенсивное расширение российского рынка наркотических средств (далее – НС) и психоактивных веществ (далее – ПВ) продолжается. Для производства НС в России имеется значительная сырьевая база, но и технологии не стоят на месте, об этом говорит значительный рост числа изымаемых синтетических наркотиков. Их удельный вес в общей массе изымаемых НС и психотропных веществ на протяжении последних 10 лет увеличился в 13 раз и по итогам 2017 г. занимает второе место после каннабисных наркотиков (26,1 %; 5,6 т) [5]. В то же время доля незаконного оборота наркотиков, образовавшегося в результате их контрабанды, становится все более значительной. Основным источником пополнения российского наркотического рынка по-прежнему является контрабанда высококонцентрированных наркотиков, главным образом героина, из Афганистана и других стран Центральной Азии, а также синтетических наркотиков из стран Балтии, Китая, Нидерландов.

Наркобизнес включает в себя ряд этапов: производство, перевозку, сбыт. С учетом того, что лица, вовлеченные в незаконный оборот наркотиков, все чаще используют новейшие

интернет-технологии, осуществляют производство компонентов и прекурсоров в разных странах, организуют бесконтактный сбыт и применяют иные технологии с целью скрытия своей нелегальной деятельности, можно констатировать, что производство и сбыт – наименее уязвимые этапы. И по-прежнему самым «узким» местом является именно транспортировка НС и ПВ. Так, нами было отмечено ранее, что порядка 70 % НС и ПВ прибывают в Россию из-за рубежа, при этом курьер или груз подвергаются наибольшему риску при пересечении государственных границ, которые по определению являются линиями повышенного контроля. В связи с этим наркопреступниками выбираются логистические маршруты и виды транспортных путей, которые пролегают в местах минимального количества проверок.

Правоохранительные органы оперативно отреагировали на изменение ситуации в пунктах пропуска на сухопутной границе, что нарушило ранее налаженные контрабандные схемы и заставило наркогруппировки менять действующие маршруты, изыскивать новые механизмы переброски наркотиков, применяя дробление партий и использование иных транспортных маршрутов, в том числе морских путей сообщения. Для этого ими часто используются возможности мультимодальных перевозок.

Тенденции развития системы наркотрафика показывают активизацию использования морского транспорта для перевозки наркотиков. Это обусловлено следующими факторами:

- обширность морских пространств;
- незначительное или полное отсутствие в них проверяющих и контролирующих органов;
- технологические и конструктивные особенности морских судов, делающие практически невозможными и неэффективными таможенные проверки;
- особенности перемещения груза и его объемы.

Указанные факторы облегчают контрабанду и обуславливают повышенный интерес к этой сфере международных транснациональных преступных сообществ, в том числе занимающихся наркобизнесом. Об активизации использования морских маршрутов в связи с укреплением сухопутных границ высказываются и в Управлении Организации Объединенных Наций (далее – ООН) по наркотикам и преступности, где в представленном докладе говорится об основных наркомаршрутах через морские пространства [6]. Подтверждением данной тенденции является изъятие в портах Европы и российских портах крупных партий наркотических средств*. Ученые разных стран приходят к выводу о необходимости усиления борьбы с незаконным оборотом наркотиков в морских пространствах [7]. Для этого они считают необходимым внести изменения в Конвенцию ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ от 20 декабря 1988 г. [8], позволяющие государству, осведомленному о противоправной деятельности, связанной с незаконным оборотом НС и ПВ, принимать меры к экипажу морского судна, причастного к контрабанде НС и ПВ: «... несмотря на автономность территории судна и открытость морских пространств...» [9].

Если аэропорты, железнодорожные вокзалы и станции в настоящее время подвергаются строгому контролю, морские порты по-прежнему предоставляют широкие возможности для скрытия наркотиков внутри легальных товаров. Упрощение таможенных процедур при перевозке товара морским транспортом, большое скопление товара, ускоренная процедура погрузки и выгрузки делают контроль менее строгим, что притягивает и активизирует организованную преступность в морских портах. Так, иностранные товары могут перемещаться в режиме международного транспортного транзита, то есть без намерения их оставления и

* Две тонны кокаина с логотипом «Единой России» перехватили в Бельгии; в государстве Кабо-Верде на сухогрузе с российским экипажем было обнаружено 9,5 т кокаина; таможенные органы Южной Кореи заявили, что в порту Пусана на юго-востоке страны было изъято 63,88 кг кокаина; в порту балтийского Калининграда на сухогрузе «Джак викрам» обнаружена марихуана весом 236 кг; в порту Петербурга обнаружили 18 кг кокаина (источник: Lenta.ru).

использования на территории транзитной страны. По таким грузам досмотр вообще не проводится, осматривается только внешняя сохранность (например, контейнеры осматриваются на сохранность пломб), что делает возможным использовать Российскую Федерацию как площадку для транзита НС и ПВ. Например, в порту «Восточный» (г. Находка) был установлен контейнер, следовавший из Казахстана транзитом в Южную Корею, по документам в нем значились нити для шитья. При осмотре контейнера было обнаружено нарушение целостности пломбы контейнера, после его вскрытия обнаружено 14 тонн эфедры [10]. Масштабы мирового товарообмена таковы, что сейчас таможенные органы не в состоянии проводить тщательное изучение морских судов. С учетом того, что морские порты России ежегодно наращивают товарооборот, прогнозируется осложнение ситуации. Мировое сообщество знает примеры, когда транзитные поставки наркотиков при использовании непосредственно населения страны-транзитера оказывали влияние на безопасность и стабильность страны в целом путем давления на правоохранительные органы и политическую систему [11, с. 8–9]. Тенденции распространения НС и ПВ в Российской Федерации говорят об использовании следующих морских акваторий: кокаин в основном поступает в Россию через Балтийские порты, опиаты – через порты Черноморского и Каспийского бассейнов, так называемые синтетические наркотики – через порты Дальневосточного морского бассейна.

На границах со странами Балтии и в Калининградской области ситуация характеризуется интенсивным перемещением небольших партий контрабанды наркотиков растительного и синтетического происхождения. Наблюдается увеличение поступления синтетических наркотиков в странах Балтии и Калининградской области. Кроме того, необходимо отметить тенденцию роста ввоза прекурсоров, используемых для изготовления НС и ПВ, в страны Балтии. В частности, Санкт-Петербургский морской порт является северным узлом маршрутов незаконного оборота наркотиков, который может использоваться для доставки большого количества наркотиков в Европу с сокрытием в транспортных контейнерах. Данный маршрут также используется для транспортировки кокаина, предназначенного как для внутреннего рынка России, так и для транзита в европейские порты [12].

Отмечается значительная активизация наркотрафика синтетических наркотиков из Китайской народной республики (далее – КНР), в том числе морским транспортом. Основным наркоопасным направлением поступления синтетических наркотиков из-за рубежа являются города КНР, где находятся основные мощности китайской химической промышленности (Шицзячжуан, Сучжоу, Цзинчжоу, Шанхай) [13].

Значимым фактом оценки особенностей сложившейся обстановки является то, что все синтетические наркотики, перевозимые через таможенную границу Таможенного союза, приобретаются через Интернет и впоследствии отправляются от производителя, расположенного в КНР, получателю в Российскую Федерацию. При этом необходимо отметить, что данные наркогруппировки, отвечающие за маршруты передвижения, состоят из граждан нескольких стран.

Наркоторговцы используют морской транспорт для контрабанды из КНР гашиша для распространения его членам рыбодобывающих и рыбообрабатывающих судов прямо в открытом море. Типичный маршрут данных судов: РФ – КНР – Республика Корея – Япония – Малайзия – КНР. Схема движения указывает на то, что члены экипажей приемотранспортных судов рыбопромыслового флота нашли способ обогащения, не нарушая при этом законодательство Российской Федерации по противодействию незаконному обороту наркотиков, так как сбыт наркотических средств, приобретенных в КНР, совершается без захода в российские порты.

С учетом осуществляемых маршрутов, основную угрозу для поставок наркотических средств в порты Дальневосточного морского бассейна составляют следующие направления:

- из стран Юго-Восточной Азии (КНР, Королевство Таиланд) в Российскую Федерацию;
- из Российской Федерации в страны Юго-Восточной Азии (возможен незаконный вывоз подконтрольных веществ, предназначенных для личного употребления).

В настоящее время оценить объемы поставок «китайского наркотрафика» не представляется возможным в силу того, что синтетические наркотики практически не поставляются, осуществляются поставки прекурсоров, уже подготовленных и расфасованных для изготовления НС и ПВ в домашних условиях.

Кроме китайского направления, существуют и активно развиваются поставки из Туркменистана через Каспийский порт Туркменбashi, из которого наркотики поставляются в Азербайджан и Россию. В связи со сложившейся логистической ситуацией наркогруппировки рассматривают порты как единственное стабильное направление и перебрасывают замаскированные в товаре и в морских судах партии.

В Туркменской транспортной системе морская отрасль занимает значимое место в обеспечении экспортно-импортных отношений. Из порта Туркменбashi наиболее интенсивное судовое движение осуществляется в порты Баку и Махачкалы. Довольно значительный туркменский грузопоток проходит транзитом через территорию Российской Федерации и через территорию Азербайджана. Комитет ООН по вопросам разоружения и международной безопасности неоднократно в своих докладах уделял внимание Азербайджану, как основной перевалочной базе афганских наркотиков. Для этой республики транзитные перевозки товаров являются стратегически важной составляющей государственной экономической политики, что активно используют наркогруппировки [14, с. 16].

Характерно, что все крупные контрабандные поставки наркотических средств организованы наркогруппировками, в состав которых входили лица азербайджанской национальности, принявшие российское гражданство. В министерстве национальной безопасности Азербайджана и в комитете ООН полагают, что российская наркомафия в значительной степени контролируется этническими азербайджанцами. Аналогичная информация содержится во всемирном докладе о наркотиках, где Азербайджан упоминается как государство-транзитер героина из Исламской Республики Иран. В докладе говорится о следующем маршруте: герой из Ирана транспортируется в Азербайджан, далее через Черное море в Украину, а затем по суше маршрут разделяется – наркотики уходят либо в Российскую Федерацию, либо через Республику Молдова доставляются в Румынию для дальнейшей перевозки по восточному ответвлению Балканского маршрута в Западную Европу [15]. Этому способствуют исторически сложившиеся отношения, родственные и этнические связи, особый режим пересечения границы и ведение совместной внешнеэкономической деятельности, что позволило трансграничным преступным наркосообществам обратить все эти условия в свою пользу.

Для борьбы с контрабандой необходимо знать способы совершения данных преступлений, исходя из двух основных ситуаций:

1. Капитан или члены экипажа осведомлены о контрабандном грузе.
2. Экипаж морского судна – контрабандист поневоле.

Рассмотрим способы совершения преступлений при первой ситуации. Анализ преступлений, связанных с незаконным оборотом в морских бассейнах, позволяет выделить комплекс методов и приемов, используемых при совершении преступлений на этих объектах:

1.1. Доставка НС и ПВ напрямую из морского порта. Доставка наркотиков с берега на суда (пассажирские, транспортные, рыболовные, исследовательские и т. д.), находящиеся в порту или входящие и выходящие из него. Для наркоторговца характерен наем курьера из членов экипажа или пассажиров морского судна. Курьер получает материальное вознаграждение за будущую или уже выполненную работу, его задача – занести наркотики на корабль, спрятать их, доставить до места назначения и вывезти с корабля. Более того, если член экипажа выступает в качестве курьера, у него больше вариантов, чем у пассажира. Курьер из числа членов экипажа имеет легкий доступ к местам, где удобно прятать наркотики (трюмы, цистерны с балластом, цистерны с топливом, различные склады и т. д.).

1.2. Поставка НС и ПВ в обход морского порта. Доставка НС и ПВ на суда или их выгрузка за пределами порта, вблизи побережья (внутренние воды, территориальное море) с использованием небольших самоходных и несамоходных судов (сооружений), с небольших

самолетов или других летательных аппаратов путем сброса контейнеров, оборудованных маяком. В дальнейшем происходит подъем контейнеров на борт в специально отведенных местах или в местах, где сработал маяк.

1.3. Поставка НС и ПВ через «перегрузку». Передача наркотиков между судами вдали от побережья путем швартовки друг друга и передачи партий наркотиков. Сбыт и передача НС и ПВ в открытом море происходят в момент поставки на борт, как правило, рыбоперерабатывающих судов продуктов питания и забора готовой рыбопродукции.

В таких странах-производителях кокаина, как Колумбия, Эквадор и Венесуэла, для перевозки наркотических средств чаще всего используются контейнеровозы и рыболовные суда. Очень часто используется следующая схема: судно принимает груз в нейтральных водах с так называемых полупогружающихся судов, представляющих из себя низкосидящие лодки длиной до 25 метров, надводная часть которых выступает над поверхностью на высоту не более 40 сантиметров, с экипажем от 2 до 4 человек. Такие суда могут брать на борт до 10 тонн груза. Данная лодка имеет ряд преимуществ: маневренность, низкая посадка и устройства к быстрому затоплению, малый расход топлива. Материал судна приближен к материалу, из которого созданы конструкции-«невидимки», что делает его практически неуязвимым для судов береговой охраны и пограничников.

При второй ситуации экипаж становится невольным участником контрабанды. Приведем лишь некоторые способы совершения преступления в этом случае:

2.1. Один из пассажиров заносит на судно багаж с наркотиками, прячет в укромное место, после чего сходит на берег, а в следующем ближайшем порту другое лицо входит под видом этого пассажира и выносит «багаж» в нужном ему порту (самый редко используемый способ).

2.2. При загрузке продуктов стивидорными компаниями или при мелком ремонте обслуживающим персоналом.

2.3. Путем помещения груза с легальным товаром, внутри которого спрятаны НС и ПВ.

2.4. Размещение НС и ПВ вне зоны видимости экипажа: снаружи судна возле руля или в нижней части корпуса судна.

2.5. Проникновение на судно при его движении (как правило при прохождении каналов в ночное время) и размещение НС и ПВ среди легального груза.

Таким образом, знание способа и маршрутов перемещения наркотических средств позволит правоохранительным органам разработать алгоритм действий по обнаружению и выявлению НС и ПВ как на судах, так и в морских портах, а также позволит членам экипажей более тщательно следить за судном, чтобы не стать жертвой преступления, связанного с незаконным оборотом наркотиков.

Проведенное исследование проблем использования морского транспорта и инфраструктуры международных портов в наркотрафике позволяет прийти к следующим выводам:

- интенсивное развитие морского транспорта значительно упрощает поставки наркотиков;

- каналы переброски всегда интегрированы в существующие или создающиеся транспортные магистрали, при этом наблюдается постоянное совершенствование способов транспортировки наркотиков.

Литература

1. Дроздова М. А. Международно-правовые аспекты предотвращения незаконного оборота наркотиков : дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2005. 194 с.
2. Калачев Б. Ф. Наркотерроризм как криминально-политическое явление. Его связь с наркобизнесом и организованной преступностью // Россия, XXI век – антитеррор : материалы Междунар. науч.-практ. конференции, 9–10 ноября 2000. М. : МВД России, 2000. С. 141–144.

3. Ромашев Ю. С., Корбут Л. В. Незаконный оборот наркотиков на море и борьба с ним. // Организованная преступность, терроризм и коррупция : криминолог. ежеквартал. альм. М. : Юристъ, 2003. Вып. 4. С. 53–70.
4. Дзюба Р. Г. Совершенствование законодательства о Государственной границе в интересах обеспечения безопасности Российской Федерации в пограничной сфере в условиях развития морской экономической деятельности // Военное право. 2015. № 1 (33). С. 76–91.
5. Статистика и аналитика // МВД : офиц. сайт. URL: <https://mvd.ru/Deljatelnost/statistics> (дата обращения: 10.05.2019).
6. Доклад Международного комитета по контролю над наркотиками за 2017 год. URL: <https://www.incb.org/documents/Publications/> (дата обращения: 11.06.2019).
7. Efthymios D., Papastavridis Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective. URL: <https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/380717654.pdf> (дата обращения: 11.06.2019).
8. Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (Вена, 20 декабря 1988 г.) // Сб. междунар. договоров СССР и Рос. Федерации. Вып. XLVII. М., 1994, с. 133.
9. Charles R. Fritch. Drug Smuggling on the High Seas: Using International Legal Principles to Establish Jurisdiction Over the Illicit Narcotics Trade and the Ninth Circuit's Unnecessary Nexus Requirement. URL: http://openscholarship.wustl.edu/law_globalstudies/vol8/iss4/5 (дата обращения: 11.06.2019).
10. Архив Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу. Уголовное дело № 400124.
11. Губайдуллина М. Ш., Юрченко А. Ю. Маршрутизация наркотрафика «Северный» и «Каспийский» в проблематике региональной угрозы безопасности // Вестн. КазНУ. 2016. № 1 (73). С. 8–18.
12. Eventon R., Bewley-Taylor D. An overview of recent changes in cocaine trafficking routes into Europe : background paper commissioned by the EMCDDA for the 2016 EU Drug Markets Report. URL: <http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/> (дата обращения: 11.06.2019).
13. Михайлова Л. В. Наркотрафик: проблематика и пути противодействия (анализ наркотических угроз применительно к Дальневосточному федеральному округу) // Актуал. проблемы противодействия наркотрафику на современ. этапе : материалы Междунар. науч.-практ. семинара, 6 апреля 2018 г. / отв. ред. Н. Н. Цуканов. Красноярск : СибЮИ МВД России, 2018. С. 47–52.
14. Основные тенденции наркотрафика с использованием инфраструктуры международных портов, расположенных в акваториях Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов / под ред. В. А. Овечкина. М. : ФСКН России, 2012. 29 с.
15. World drug report 2018. URL: https://www.unodc.org/wdr2018/prelaunch/WDR18_Booklet_3_DRUG_MARKETS (дата обращения: 11.06.2019).