

**ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ  
К ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ  
ИНОСТРАННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ  
ПРИ НЕЗАКОННОМ ПЕРЕМЕЩЕНИИ  
ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ  
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА  
ТОВАРОВ, ГРУЗОВ, ПРЕДМЕТОВ И ПАССАЖИРОВ**

*Доктор права Савва Маймеску,  
доцент кафедры публичного права  
Государственного университета Молдовы, Молдова*

**Abstract**

The author analyses from a general legal point of view the cases in which the international foreign carriers of goods, loadings, objects, passengers can be liable when committing breaching of customs rules or customs crimes, thus differentiating the forms of liability which might appear in these cases. Moreover, the author determines and separates each form of legal liability in part, through the applicability of the customs legal practice, also by indicating the effective mechanism of applying the legal sanctions to the subjects who have committed breaching of customs rules or customs crimes.

**Keywords:** legal entity, foreign carrier, customs border, state border, legal liability, smuggling, international delict, international crime.

**Введение**

Практическая деятельность таможенных органов Республики Молдова подтверждает, что в целях перевозки товаров, грузов, предметов, пассажиров через таможенную границу государства применяются единицы транспортных средств, зарегистрированные на таможенной территории Молдовы и принадлежащие Республике Молдова, а также транспортные средства, зарегистрированные на таможенной территории стран Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) и Европейского Союза.

Специальная статистика, составленная таможенными органами Молдовы, подтверждает, что в целях перемещения товаров, грузов, предметов, пассажиров через таможенную границу государства применяется в основном автомобильный транспорт, за ним следуют воздушный, железнодорожный и водный транспорт<sup>1</sup>. Иностранные транспортные средства, прибывшие на таможенную территорию Молдовы для осуществления перевозки товаров, грузов и их доставки по месту назначения, указанному в документах международного характера, в качестве правовой основы руководствуются международными конвенциями<sup>2</sup>, международными соглашениями<sup>3</sup>, сторонами которых являются государства, признавшие и ратифицировавшие отраслевые международные конвенции и соглашения.

Цель статьи заключается в комплексном изучении действующего в настоящее время правового регулирования механизма по осуществлению таможенного контроля и пропуска через таможенную границу государства специализированных транспортных средств, осуществляющих международную перевозку товаров, грузов, предметов, ценностей и пассажиров, находящихся на таможенной территории Республики Молдова в режиме международного таможенного транзита.

Задачи исследования состоят в выявлении признаков таможенных правонарушений, таможенных преступлений, других преступлений, которые могут быть совершены международными перевозчиками во время осуществления перевозки товаров, грузов, предметов, ценностей, пассажиров через таможенную границу, а также в процессе непосредственного перемещения через таможенную границу национального государства.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие при перемещении через таможенную границу государства транспортных средств, единицы транспортных средств, перевозящие товары, грузы, предметы, ценности, пассажиров, находящиеся на территории Республики Молдова в международном таможенном транзите.

Предметом исследования являются нормы таможенного права и нормы публичного права, определяющие и устанавливающие виды юридической ответственности, к которой могут быть

привлечены юридические лица, находящиеся на таможенной территории Республики Молдова в правовом режиме международного таможенного транзита.

Методами исследования являются: исторический метод, сравнительный метод использован при исследовании действующего таможенного законодательства Республики Молдова и сопредельных государств; метод анализа данных практики правоохранительных органов по раскрываемости таможенных правонарушений и таможенных преступлений; метод сбора и обобщения информации по вопросам, связанным с существующими каналами контрабанды на территории стран Европейского Союза.

Правовые нормы, предписанные отраслевыми международными конвенциями и соглашениями, начинают действовать в отношении к иностранным перевозчикам товаров, грузов, предметов, пассажиров во время и на момент перемещения транспортных средств через линию государственной и, соответственно, таможенной границы государства, с территории которого первоначально были загружены товары, грузы, подлежащие международной перевозке по соответствующему маршруту до страны получения товара. При въезде/ввозе на таможенную территорию национального государства иностранные перевозчики товаров, грузов, предметов, пассажиров после пересечения ими демаркационной линии государства обязаны предоставить официальным властям государства – пограничной полиции паспорта, другие документы для идентификации личности лиц, которые управляют транспортными средствами. Проверка паспортного режима, пограничного режима в отношении пассажиров, пересекающих государственную границу, осуществляется в строгом соответствии с правовыми нормами, указанными в отдельном Законе Республики Молдова о государственной границе<sup>4</sup>. Проверка транспортных средств, товаров, предметов, ценностей, денежных средств, багажа, принадлежащих пассажирам, пересекающим таможенную границу, так же, как и личный багаж, денежные средства, принадлежащие транспортным служащим, выполняющим рейсы по поставке грузов, доставке пассажиров, осуществляется работниками таможенных органов государства. Так, согласно ст.

114 Таможенного кодекса Республики Молдова, транспортные служащие при въезде на контрольно-пропускном пункте (КПП) обязаны останавливать управляемый ими транспорт в строго отведенных местах, обозначенных таможенным органом<sup>5</sup>. Эта же норма таможенного права указывает, что если лицо, управляющее транспортным средством, въезжающим на КПП, не соблюдает и не выполняет требование по полной остановке транспортного средства, то государственному служащему таможенного органа дано право на принудительную остановку транспортного средства, а действия лица, управляющего транспортным средством, признаются неправомерными, и лицо привлекается к административной ответственности в виде штрафа<sup>6</sup>.

Административную ответственность, включенную в Таможенный кодекс Республики Молдова (ТК РМ), законодатель определил и подразделил на два вида и в отношении двух субъектов. Так, законодатель Молдовы при разработке и принятии ТК РМ определил 52 нормы таможенных правонарушений, совершаемых пассажирами при перемещении через таможенную границу государства, включив их в главу «Таможенные правонарушения»<sup>7</sup>. За совершение нарушений таможенных правил, указанных в ст. 230 ТК РМ, законодатель предусматривает привлечение пассажиров к административной ответственности в виде штрафа в условных единицах, выраженных в молдавских леях. При разработке и принятии Кодекса о правонарушениях Республики Молдова (КоП РМ) законодатель включил в КоП РМ в отдельной юридической норме права «Таможенные правонарушения»<sup>8</sup>, сформулировав при этом 16 норм – видов таможенных правонарушений, в соответствии с которыми необходимо привлекать к административной ответственности пассажиров в случаях допущения либо совершения ими таможенных правонарушений.

Из проведенного сравнительного анализа юридической правовой нормы, указанной законодателем Молдовы в ст. 230 ТК РМ на момент его принятия «Виды нарушения таможенных правил» и соответственно ст. 287 КоП РМ «Нарушения таможенных правил» констатируем, что по 36-ти видам нарушения таможенных правил, включенных на

момент принятия в действующем ТК РМ, физические лица не могут быть привлечены к административной ответственности. Более того, практическая деятельность таможенных органов Молдовы устанавливает случаи совершения таможенных правонарушений как пассажирами, так и юридическими лицами, в особенности – иностранными перевозчиками товаров, грузов, предметов, пассажиров, однако они не были привлечены к административной ответственности, поскольку в ст. 287 Кодекса о правонарушениях Республики Молдова нет чёткого и конкретного определения таможенно-правовой нормы, из-за несоблюдения или нарушения которой лица могли бы быть привлечены к административной ответственности.

Наряду с пассажирами, которые перемещаются через таможенную границу государства, законодатель предусматривает и признаёт в качестве субъекта административной ответственности и юридическое лицо<sup>9</sup>. При этом следует подчеркнуть, что законодатель не даёт четкого определения понятия юридического лица хотя бы в общем плане, но лишь указывает, что им могут быть предприятия, учреждения, организации, созданные в соответствии с законодательством, находящиеся на территории Республики Молдова<sup>10</sup>, что вызывает недопонимание со стороны работников таможенных органов в случаях того или иного оформления таможенно-процедурных документов по факту совершения таможенного правонарушения, либо выявления и документирования таможенных преступлений.

Согласно действующему таможенному законодательству Республики Молдова юридические лица, которые имеют место регистрации и нахождения на таможенной территории Молдовы, как и иностранные юридические лица, имеющие временное нахождения или регистрацию на таможенной территории государства, либо иностранные лица, находящиеся в международном таможенном транзите, в случаях совершения ими нарушения таможенных правил привлекаются к административной материальной ответственности. Виды и перечень таможенно-правовых норм, из-за нарушения которых привлекаются к административной ответственности юридические лица – как зарегистрированные на таможенной территории Молдовы, так и те, которые временно находятся

либо перемещаются через территорию государства, определены законодателем в отдельной юридической норме – ст. 231 ТК РМ<sup>11</sup>. Административная ответственность в виде материального наказания из-за совершения юридическим лицом таможенного правонарушения налагается как основной вид санкции в виде штрафа, выраженного в процентном соотношении от стоимости товара либо предмета, признанного или являющегося орудием совершения таможенного правонарушения. В качестве основной административной санкции, применяемой в отношении юридических лиц, совершивших нарушение таможенных правил в сфере внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД) государства, законодатель предусмотрел и альтернативную административную санкцию. Так, из 24-х таможенных правонарушений, указанных в ст. 231 ТК РМ, законодатель в шести таможенно-правовых нормах включил наряду с административным штрафом в виде материального наказания и альтернативное административное наказание в виде конфискации товара, предметов, имущества, признанного орудием совершения таможенного правонарушения. Наряду с основным видом административного наказания, налагаемого на юридические лица, совершившие нарушения таможенных правил в сфере ВЭД государства, законодатель включил в ТК РМ и дополнительные административные санкции. Так в качестве дополнительных административных санкций, налагаемых на юридические лица, совершившие нарушение таможенных правил на территории Республики Молдова, законодатель признает отзыв свидетельства о правовой деятельности юридического лица, включив данный вид административной санкции в 8 из 24-х видов нарушения таможенных правил, совершаемых юридическими лицами, указанные законодателем в ст. 232<sup>12</sup> ТК РМ.

Правоприменительная практика таможенных органов Республики Молдова показывает, что юридические лица, нарушившие правила осуществления международного таможенного транзита, наряду с административной ответственностью они могут быть привлечены ещё к следующим видам юридической ответственности:

- гражданско-правовой ответственности,
- уголовно-правовой ответственности и
- международно-правовой ответственности.

Как подтверждают многочисленные таможенно-процедурные документы, оформляемые сотрудниками Таможенной службы Республики Молдова, гражданско-правовая ответственность возникает в случае, когда определенное юридическое лицо национального государства не исполнило или ненадлежащим образом исполнило договорные обязательства по международному договору о перевозке товаров, грузов по месту назначения, конкретно указанному в сопроводительных документах международного характера. Согласно международной товарно-транспортной накладной – *CMR* специализированный международный перевозчик, который выполняет свои договорные обязательства как юридическое лицо, обязан доставить полученный под роспись международный груз получателю груза по конкретному адресу, указанному в пункте 24 международной товарно-транспортной накладной. В этом же пункте 24 международной товарно-транспортной накладной перевозчик должен указать письменно конкретное время, когда прибыл по указанному месту назначения для выгрузки перевозимого груза, когда конкретно была окончена выгрузка груза с указанием периода времени выгрузки груза с точностью до минут, и только после заверения печатью получателя груза накладной на полученный груз предоставить 4-й экземпляр международной товарно-транспортной накладной в адрес отправителя груза для получения расчетов на международную перевозку груза. В случаях недоставки груза по месту назначения, указанному в международной товарно-транспортной накладной, если груз полностью был подвергнут таможенной очистке, международный перевозчик может и должен быть привлечён к гражданско-правовой ответственности, исходя из гражданско-правовых норм, указанных в договоре о международной перевозке груза. Если груз, ввозимый международным специализированным перевозчиком, не был подвергнут таможенной очистке, не был доставлен на внутреннюю таможню и не был доставлен по месту назначения на склад получателя груза, то международный перевозчик груза будет привлечён как к гражданско-правовой ответственности, так и к административно-правовой ответственности из-за допущенных им правонарушений.

Уголовно-правовая ответственность в отношении

международного перевозчика товаров наступает только в случае, если международный перевозчик, пользуясь его правовым статусом, определенным международными конвенциями и соглашениями, перевозит незаконным способом через таможенную границу государства грузы, предметы, сокрытые им в специально изготовленных тайниках, установленных в транспортных средствах, либо применяет в этих целях пустотелые пространства транспортных средств, либо переоборудовал конструктивные особенности транспортных средств таким образом, чтобы в полученных ёмкостях, помещениях стало возможным скрыть от таможенного контроля грузы, товары, предметы при перемещении через таможенную границу государства. Высказанное автором данной статьи мнение и разработанная концепция подтверждается практическими процедурными документами по конкретным делам о контрабанде, имеющим материальный предмет – рога сайгаков, оформленные Леушенской таможней Республики Молдова.

Рассмотрим конкретный пример. Турецкая международная автотранспортная компания «Н.М.» осуществляла систематические перевозки продовольственных товаров из Турции на территорию Российской Федерации, проезжая международным транзитом через таможенную территорию Республики Молдова, а на обратном пути ввозила в Турцию лесоматериал. В одном из очередных рейсов, когда грузовой автомобиль возвращался из Российской Федерации, водитель автомобиля гражданин Турции Т.И. предоставил таможенному контролю Леушенской таможни Республики Молдова товаросопроводительные документы на груз «Овечьи шкуры», который был загружен не в г. Воронеж, куда был доставлен перевозимый им груз из Турции, а в г. Джекказган Республики Казахстан. Это насторожило работников таможни, которые приняли решение об осуществлении тщательного таможенного контроля в отношении как грузового автомобиля, так и на перевозимый им методом международного транзита груз. В процессе таможенного досмотра грузового автомобиля таможенники установили, что к днищу грузового полуприцепа двумя металлическими ремнями был прикреплен металлический бак под видом топливного бака, который не был зарегистрирован



в техническом паспорте грузового полуприцепа автомобиля. Предполагая, что в металлическом баке может находиться не дизельное топливо, а место сокрытия для провоза контрабандного груза, таможенные служащие настояли на выгрузке груза и открытия доступа к дополнительному баку, что водители грузового автомобиля выполнили. Когда перевозимый груз был выгружен, таможенные служащие выявили в днище грузового помещения полуприцепа вырезанное окошко размером 80x120 см, через которое проникли внутрь дополнительного топливного бака, в котором были сокрыты от таможенного контроля около 7 тысяч рогов сайгака. По данному факту таможенными работниками в адрес международного грузового перевозчика – водителей автомобиля было возбуждено уголовное дело по контрабанде, предусмотренной действующим таможенным и уголовным законодательством Республики Молдова<sup>13</sup>. (Дела о контрабанде рогов сайгаков были выявлены и оформлены автором статьи – Маймеску С.Г., начальником отдела по борьбе с контрабандой и нарушениями таможенных правил Леушенской таможни Республики Молдова).

В данном случае необходимо было возбудить уголовное дело не только в отношении водителей, которые сокрыли рога сайгаков в специально изготовленном ими тайнике под видом топливного бака, но и в отношении самого юридического лица, которое допустило к международной перевозке товаров грузовой автомобиль, в котором был оборудован специально изготовленный тайник, предназначенный для контрабандного провоза товаров, грузов и других ценностей, что противоречит действующим в таможенном праве международным конвенциям и соглашениям.

Правоприменительная практика таможенных органов Молдовы, так же, как и соседних государств, подтверждает неоднократные случаи, когда международные перевозчики товаров, грузов, предметов, в том числе и пассажиров, в процессе исполнения ими международных договорных обязательств по доставке груза, товаров, имущества, пассажиров по месту назначения, указанному в подписанных ими международных договорах, нарушают предписания международных договоров, из-за чего они могут быть привлечены к юридической международно-правовой ответственности. Юридические

энциклопедические источники указывают, что международная юридическая ответственность может наступать при совершении производными субъектами международного права как международных правонарушений, так и международных преступлений, однако они не дают ни определения, ни понятия международного правонарушения, международного преступления, не говоря об их правовой классификации<sup>14</sup>. Эти же источники международные правонарушения подразделяют на международные деликты и преступления международного характера, а особо тяжкие международные правонарушения, затрагивающие жизненно важные интересы всех государств, выделяют в категорию международных преступлений<sup>15</sup>.

Таможенно-правовая деятельность, проводимая на территории Молдовы, а также на территории сопредельных государств, подтверждает, что юридическая ответственность в отношении иностранного перевозчика грузов, товаров, пассажиров может наступать только тогда, когда они совершили неправомерные действия либо неправомерное бездействие, т. к. международные перевозчики обязаны обеспечивать перевозку в точном соответствии с требованиями договорных обязательств, вытекающих из международных договоров, которые они применяют при осуществлении перевозки на международной арене в целях доставки перевозимых грузов, товаров, пассажиров по месту назначения. Исходя из изученных нами таможенных и иных документов, находящихся в архивах приграничных таможен, КПП необходимо сделать вывод о том, что международные правонарушения должны быть определены и подразделены по следующим видам и направлениям:

- международные правонарушения, совершаемые в сфере экологии (загрязнение атмосферного воздуха и в целом окружающей среды);
- международные правонарушения, совершаемые в сфере экологии;
- международные правонарушения, совершаемые в международной транспортной сфере;
- международные правонарушения, совершаемые в таможенной сфере государства.

Вышеперечисленные нами виды международных правонарушений, встречаемые в таможенно-правоприменительной практике

таможенных органов Молдовы, безусловно, могут быть оспорены научными работниками из сферы международного публичного и частного права, однако в целях подтверждения предложенной нами классификации приведём ряд случаев из практической деятельности таможенных органов Молдовы.

Пример. Международная авиатранспортная компания загрузила на борт транспортного самолёта партию груза, состоящую из 40 тонн тротила, крупнокалиберные пулеметы, гранатомёты, ракеты класса «Земля-воздух», осуществляя вылет из г. Вильнюс, следуя через воздушное пространство Республики Беларусь, Украины, Молдовы, Турции, г. Стамбул, откуда самолет взял курс на Китай. После вылета из г. Пекин, самолёт взял курс на Таиланд, для того чтобы доставить перевозимый им груз в г. Санна, Народная Демократическая Республика Йемен. По прибытии в аэропорт Бангкок полиция Таиланда арестовала как самолёт, так и весь экипаж, состоявший из граждан Казахстана, Грузии, Украины, по факту совершения контрабанды оружия, боеприпасов и взрывчатых веществ на воздушном транспорте, возбудив при этом уголовное дело в отношении членов экипажа авиатранспортного самолета<sup>16</sup>.

Из приведённого нами примера следует, что авиатранспортная компания, кроме оружия, ракет, боеприпасов, на которые были составлены недостоверные товаросопроводительные документы международного характера, которые послужили основанием для возбуждения таиландской полицией уголовного дела о контрабанде боевого оружия, авиатранспортной компанией на начальном этапе был допущен целый ряд международных правонарушений в сфере осуществления международной воздушной перевозки. Правонарушения состояли в нарушении правовых норм, отраженных в международных источниках, применяемых при осуществлении перевозки товаров, грузов, предметов, пассажиров на воздушном транспорте. Так, в частности, юридическое лицо – производитель взрывчатого вещества – не осуществило маркировку взрывчатки, подготавливая ее к воздушной перевозке, а авиатранспортная компания, принимая на борт транспортного самолёта 20 тонн взрывчатки, не обратила внимание, что взрывчатка не маркирована специальными знаками, как того требует международная конвенция, подписанная 1 марта 1991 года в г.

Монреаль, Канада<sup>17</sup>. Видимо, исходя из оценки степени особой опасности для национального государства груза, перевозимого на воздушном судне, таиландская полиция и решило арестовать как воздушное судно с грузом, так и весь экипаж самолёта, привлекая их к уголовной ответственности.

Практика таможенных органов Молдовы, а также практика граничащих и соседних государств Молдовы подтверждает, что субъектами юридической ответственности могут стать не только иностранные юридические лица, осуществляющие международную перевозку товаров, грузов, предметов, но и иностранные юридические лица, осуществляющие международные перевозки пассажиров, их багажа и имущества.

Пример. Руководство автотранспортных компаний, специализирующихся на международных перевозках пассажиров, тщательно изучило таможенное законодательство стран, через которые их автобусы с пассажирами проезжали методом международного транзита, осуществляя доставку в конечный пункт международного маршрута. Учитывая, что между Республикой Молдова и Румынией, так же как и между Молдовой и Болгарией существовали весьма заниженные таможенные пошлины для прохождения автомобилей методом международного транзита, руководство компаний добилось через коррумпированных должностных лиц таможенных органов Молдовы официального получения молдавских технических паспортов и соответствующих регистрационных номеров с символикой Республики Молдова на принадлежащие им турецкие автобусы; регистрационные номера были прикреплены к автобусам. В результате оперативно-розыскных действий, проведённых офицерами Таможенной службы Республики Молдова, было установлено, что с молдавскими техническими паспортами и государственными регистрационными номерами Молдовы турецкие автобусы проезжали по таможенной территории Молдовы, Румынии, Болгарии, и как только турецкие автобусы пересекали демаркационную линию государственной границы Болгарии с Турцией, автобус останавливался под аварийной сигнализацией, второй водитель турецкого автобуса выскакивал из автобуса, в считанные секунды снимал молдавские номера и устанавливал на их место достоверные турецкие регистрационные номера. Далее автобус следовал

по международному маршруту уже на территории Турции, с государственными регистрационными номерами Турции. При следовании этих же автобусов из г. Стамбул в Молдову автобусы имели прикрепленные к ним турецкие регистрационные номера, и водители автобусов меняли турецкие номера на молдавские после прохождения таможенного контроля Турции, за линией пограничного контроля, но перед государственной границей Турции с Болгарией, находясь еще на территории Турции. Применяя незаконно полученные молдавские технические паспорта и государственные регистрационные номера на турецких автобусах, турецкие международные автотранспортные компании избегали оплаты установленной таможенным законодательством Болгарии таможенной пошлины. За один проезд автобуса с турецкими регистрационными номерами методом международного транзита по таможенной территории Болгарии в один конец болгарские таможенные службы взимали проездную таможенную пошлину в сумме 1250 \$ США. Тот же турецкий пассажирский автобус, по его возвращении в Турцию, оплачивал суму 1250 \$ США, для того чтобы проехать методом международного таможенного транзита через территорию Болгарии в Турцию. Проведенными расчётами было установлено, что в результате применения вышеописанной схемы турецкие компании на протяжении примерно 1,5 лет избежали оплаты таможенной проездной пошлиной в бюджет Болгарии в сумме более 15 миллионов \$ США<sup>18</sup>.

Исходя из приведённого нами примера, устанавливаем, что турецкие международные автотранспортные компании умышленно и осознанно совершили действия на таможенной территории Молдовы, преследуя цель незаконного получения молдавских технических паспортов и регистрационных номерных знаков для турецких автобусов, нарушая тем самым требование международной Конвенции о международном дорожном движении, подписанной 1 октября 1968 г. в г. Вена, Австрия, которая чётко и ясно предписывает, что автотранспортное средство, допущенное на международную перевозку грузов, пассажиров должно быть зарегистрировано только в одном государстве<sup>19</sup>. Следовательно, руководство турецких автотранспортных компаний совершило один из видов международного правонарушения, предусмотренного

в международном транспортном праве, вследствие чего они должны были быть привлечены к юридической ответственности по законодательству Турции, вплоть до отзыва лицензии на международные перевозки пассажиров.

Что касается замены турецких регистрационных номерных знаков на молдавские номерные знаки и осуществления международного пассажирского транзита по территории Болгарии с целью неуплаты согласно законодательству Болгарии таможенных пошлин, водители автобусов могли быть привлечены к юридической уголовной ответственности по действующему на тот момент времени законодательству Болгарии<sup>20</sup>, однако таможенные служащие Болгарии не смогли выявить существующую турецкую схему по уходу от уплаты таможенных пошлин в сумме 15 миллионов долларов США в бюджет Болгарии.

Международная правоприменительная практика таможенных органов подтверждает, что международные правонарушения, в том числе и международные преступления, совершаются и морскими международными перевозчиками товаров, грузов, предметов, пассажиров в случаях перевозки грузов, полученных для перевозки морским путем от отправителя к получателю.

Пример: Международный морской перевозчик, зарегистрированный в морском порту г. Одесса, Украина, загрузил на борт морского грузового корабля «А. Яковенко» в речном порту «Джурджулешты» Республика Молдова, 3500 контейнеров с сигаретами, которые согласно товаросопроводительным документам международного характера обязался доставить в морской порт г. Александрия, Египет. Проплывая вдоль государственной морской границы Болгарии в ночь с 5-го на 6-е июня 2010 года, корабль остановился в пределах вод государственной морской границы Болгарии, а через некоторое время к морскому торговому кораблю стали подплывать быстроходные речные суда, на которые экипаж морского судна стал перегружать небольшими партиями сигареты. При очередной перегрузке партии сигарет с морского судна на речные суда внезапно к морскому грузовому кораблю подплыли быстроходные катера пограничной охраны Болгарии, которые задержали с поличным корабль и весь экипаж грузового морского корабля<sup>21</sup>.

При проведении обыска на украинском морском грузовом корабле, на котором находились сигареты, произведенные в Республике Молдова под торговым коммерческим знаком иностранного государства, работники правоохранительных органов Болгарии обнаружили среди товаросопроводительных документов международного характера и схему передвижения маршрута корабля до территориальных вод Болгарии, место остановки грузового корабля, а также конкретную схему расположения таможенных постов Болгарии на суше с указанием на ней пути и направления обхода таможенных постов Болгарии, включая место выгрузки сигарет на подпольных складах, находящихся на территории Болгарии, за пределами полосы государственной границы Болгарии. Однако таможенным органам Болгарии удалось предотвратить нелегальный ввоз в страну одной из крупнейших партий сигарет со времён существования Болгарского государства, и если бы болгарской таможенной службе не удалось пресечь провоз сигарет, то болгарскому бюджету был бы нанесен ущерб в виде неуплаты таможенных платежей на сумму 12 млн. евро<sup>22</sup>.

Приведённый нами пример демонстрирует, что морской международный перевозчик изначально нарушил международные правила, касающиеся прохода морского грузового судна Украины вдоль демаркационной линии морской государственной границы Болгарии и вхождения в территориальные воды Болгарии без ведома и без согласования болгарских властей, за что морской международный перевозчик Украины должен был быть привлечён, на наш взгляд, к международно-правовой ответственности, предусмотренной соответствующими Конвенциями, определяющими порядок плавания по водам Черного моря<sup>23</sup>. Кроме допущения международного правонарушения, украинский международный грузовой морской перевозчик совершил, на наш взгляд, преступление, вступая в сговор с болгарскими контрабандистами, которые по заранее составленному плану ждали грузовой корабль Украины для перегрузки и переправки на морской берег Болгарии сигареты, изготовленные в Республике Молдова, за что командира грузового морского корабля необходимо было привлечь к уголовной ответственности из-за соучастия в совершении контрабанды сигарет, произведённых в Республике Молдова.

Описанный выше пример подтверждает, что морской международный перевозчик грузов, товаров, предметов, ценностей может допустить и совершить как совокупность международных правонарушений, так и совокупность таможенных преступлений, других видов преступлений, в том числе и преступлений международного характера.

Пример: В разгар военного конфликта, возникшего между Грузией и Южной Осетией в августе 2008 года, Правительство Турции отправило на морских грузовых кораблях партии гуманитарного груза для грузинского населения, находящегося в зоне боевых действий. Однако, исходя из проведённого анализа видеoinформации, под видом гуманитарного груза было отправлено боевое оружие, вооружение и боеприпасы к ним, что никак не подпадает под понятие гуманитарной помощи. Правительство Турции не имело никакого правового основания в международном плане для оказания подобной военной помощи Правительству Грузии<sup>24</sup>.

Констатируем в данной ситуации, что турецкий международный морской перевозчик грузов совершил одно из преступлений международного характера – контрабанда боевого оружия, а также незаконная поставка оружия стране, находящейся в военном конфликте<sup>25</sup>.

Международная практика морского права подтверждает также, что международный морской перевозчик товаров, грузов, пассажиров может совершить международное правонарушение, в том числе и преступление, однако, вследствие отсутствия надлежащих международно-правовых норм административного характера, а также уголовно-правовых норм международного характера в определённых сферах, противоправные действия, совершаемые международными морскими перевозчиками товаров, грузов, имущества, пассажиров за пределами национального государства, где морские корабли зарегистрированы и аккредитованы, не могут составлять правовую основу для привлечения их к юридической ответственности не только в национальном плане, но и в международном масштабе.

Пример: Европейский Союз объявил экономическое эмбарго Ирану. Оказавшиеся в экономической блокаде иранские морские международные перевозчики в целях осуществления



международной морской перевозки стали изыскивать всяческие возможности для доставки грузов в Иране вплоть до совершения правонарушения. Так, определенная часть морских грузовых кораблей, имеющая постоянную приписку в Ираке, переоформила технические документы и регистрационные бортовые номера, в том числе и наименование морских кораблей, водрузив на корабли государственный флаги других государств. Так, по поступившей видеоинформации, в течение 2012 года были зафиксированы 11 морских грузовых танкеров, выполнявших международные морские перевозки в морские порты Ирана, на которых был водружён государственный флаг Республики Молдова<sup>26</sup>.

Проводя проверку регистрации и приписки морских кораблей к Республике Молдова, работники прессы установили, что Республика Молдова после распада СССР не имела ни одного морского корабля, поскольку не имела территориального выхода к Чёрному морю, но к 2009 году, в связи с открытием речного порта «Джурджулешты», построенного на стыке реки Прут с рекой Дунай и размером не более 600 метров, в считанные дни были зарегистрированы несколько морских кораблей, которые на самом деле не являлись морскими кораблями Республики Молдова, но которые были выявлены специальной комиссией ООН в морских портах Ирана, о чем сообщило официально гражданское общество<sup>27</sup>.

Впоследствии органы Генеральной Прокуратуры Республики Молдова при проверке имеющегося в наличии водного транспорта государства установили, что в кратчайшие сроки под юрисдикцией Республики Молдова было зарегистрировано очень большое количество морских кораблей: число их к 2014 году составляло 469 кораблей, о чём проинформировало Правительство Республики Молдова, т. е. о случаях осуществления международной морской перевозки грузов морскими грузовыми кораблями, не зарегистрированными в Республике Молдова, а также о случаях незаконной регистрации морских кораблей в Молдове, потребовав принятия срочных мер в целях устранения допущенных ошибок по фиктивной регистрации и приписке иностранных морских кораблей к Республике Молдова.

## Обобщение

Из предписания действующего уголовного законодательства Республики Молдова следует, что специализированные международные перевозчики товаров, грузов, предметов, пассажиров, совершившие таможенные преступления либо другие смежные составы преступлений, привлекаются к уголовной ответственности и применяются следующие виды наказаний: денежный штраф, лишение права заниматься определенной деятельностью; ликвидация юридического лица, что в отношении юридических лиц, зарегистрированных на таможенной территории Республики Молдова, не составляет особой сложности.

Сложности привлечения к уголовной ответственности возникают в отношении иностранных международных перевозчиков. Сложности выражаются в невозможности исполнения вынесенных в адрес юридических лиц судебных приговоров, поскольку юридический адрес и место нахождения иностранного перевозчика находится за пределами таможенной территории Республики Молдова. В связи с этим судебные приговоры по делам о контрабанде либо другим преступлениям, вынесенные судебными органами Республики Молдова, могут становиться реально неисполнимыми.

В целях исполнения судебных приговоров, вынесенных судебными органами Республики Молдова в адрес иностранных международных перевозчиков товаров, грузов, пассажиров по делам о совершении ими таможенных преступлений, необходимо, на наш взгляд, внести в срочном порядке дополнения в действующее таможенное и уголовное законодательство Молдовы.

По мнению автора статьи, для решения вышеперечисленных проблем необходимы изменения законодательства Республики Молдова, которые позволили бы наложить арест на провозимый иностранным перевозчиком груз, товар, либо имущество, а также и на транспортное средство, применяемое при транспортировке международных грузов, при условии, если данный транспорт был признан средством сокрытия или перемещения контрабанды через таможенную границу Республики Молдова.

## Ссылки

- <sup>1</sup> См.: ст.16-19 Закона Республики Молдова о транспорте № 1194, принятого 21.05.1997. Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 067 от 16.10.1997.
- <sup>2</sup> См.: п. 2-6 Международной Конвенции о договоре международной купли – продажи товаров, подписанной в г. Вена 11.04.1980 г., к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента Республики Молдова № 115-XIII, 20.05.1994, в действии на территории Республики Молдова с 01.11.1995.
- <sup>3</sup> См.: ст. 5 Международной Конвенций о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанной в г. Женева, 19.05.1956, к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента Республики Молдова № 1318-XII от 02.03.1993.
- <sup>4</sup> См.: ст.ст.7-10 Закона Республики Молдова о государственной границе № 215 от 04.11.2011, в силе с 01.07.2012 г. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.76-80 от 20.04.2012.
- <sup>5</sup> Ст. 114 ч.(2) Таможенного кодекса Республики Молдова, принятого 20.07.2000, вступившего в законную силу с 23.12.2000. Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 160-162, 2000.
- <sup>6</sup> Ст. 247 п. 1) Кодекса Республики Молдова о правонарушениях, принятого Парламентом Республики Молдова 24 октября 2008, в действии с 31 мая 2009. Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 3-6 от 16.01.2009.
- <sup>7</sup> Ст. 230 Таможенного кодекса Республики Молдова, принятого 20.07.2000, вступившего в законную силу с 23.12.2000. Monitorul Oficial al Republicii Moldova от 01.01.2007.
- <sup>8</sup> Ст. 287 Кодекса Республики Молдова о правонарушениях, там же.
- <sup>9</sup> Ст. 1 п. 6) Таможенного кодекса Республики Молдова, принятого 20.07.2000, вступившего в законную силу с 23.12.2000. Monitorul Oficial al Republicii Moldova от 01.01.2007.
- <sup>10</sup> Ст. 1 п. 7) Таможенного кодекса Республики Молдова, принятого 20.07.2000, вступившего в законную силу с 23.12.2000. Monitorul Oficial al Republicii Moldova от 01.01.2007.
- <sup>11</sup> Ст. 231 Таможенного кодекса Республики Молдова, там же.
- <sup>12</sup> Ст. 232 Таможенного кодекса Республики Молдова, там же.
- <sup>13</sup> Материалы дела о контрабанде № 511/95. Архив Леушенской таможни Республики Молдова, 1995 г.
- <sup>14</sup> Барихин А.Б. Большой Юридический энциклопедический словарь, 2-е издание, переработанное и дополненное – Москва: Книжный Мир, 2008, с. 337 (791 с.).
- <sup>15</sup> Там же.
- <sup>16</sup> См.: «В Таиланде задержан самолет с 40 тоннами оружия на борту». <http://www.1tv.ru/news/world/144915> (сайт посещён 20.12.2012 г.).
- <sup>17</sup> См.: ст. 3-7 Международной Конвенции о маркировке пластиковой взрывчатки в целях ее обнаружения, подписанная 1 марта 1991 в г. Монреале, Канада, к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента Республики Молдова № 766-XIII от 06.03.1996 г.

- <sup>18</sup> См.: Папка «Încălcarea regulilor vamale de către transportatorii internaționali de pasageri». Архив Леушенской таможни Республики Молдова, 1995 г.
- <sup>19</sup> См.: ст. 3-7 Международной Конвенции о дорожном автомобильном сообщении, подписанной 08.11.1968, в действии с 20.10.1980, к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента Республики Молдова № 766-XIII от 06.03.1996 г.
- <sup>20</sup> Ст. 242 (е) Уголовного Кодекса Болгарии, принятого 01.05.1968 г.
- <sup>21</sup> Информация была передана по центральным видеоканалам средств массовой информации 6-8 июня 2010 г. <http://www.customs.gov.md/> (сайт посещён 15 июня 2010 г.).
- <sup>22</sup> См.: Экономическое обозрение «Логос-Пресс», № 33 от 11.06.2010 г.
- <sup>23</sup> См.: Моисеев С. Морской флаг Молдовы. Экономическое обозрение «Логос-Пресс», № 29 от 20.08.2004г.
- <sup>24</sup> Информация передана по видеоканалам средств массовой информации Республики Молдова, Украины, Российской Федерации. <http://www.publika.md/> (сайт посещён 20 августа 2008 г.).
- <sup>25</sup> См.: ст. 248 ч.(5) и ст. 290 ч.(2) Уголовного Кодекса Республики Молдова, принятого Парламентом Республики Молдова в соответствии с Законом № 985 от 18.04.2002. Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 72-74 от 14.04.2009.
- <sup>26</sup> См.: «США пригрозил Молдове санкциями». [http://www.noi.md/ru/news\\_id/15235](http://www.noi.md/ru/news_id/15235) (сайт посещён 28 сентября 2014 г.) Информация была сообщена по видеоканалам, в средствах массовой информации, и в некоторых газетах, изданных в Республике Молдова.
- <sup>27</sup> <http://www.publika.md/> „Timp de șase ani, Republica Moldova și-a mărit de zece ori flota comercială și a ajuns printre liderii din regiune”, 2014 г. (сайт посещён 30 сентября 2014 г.).

## Anotācija

Rakstā analizēta ārvalsts juridiskās personas preču, kravu, priekšmetu, pasažieru pārvadātāja, juridiskās atbildības īpatnības Moldovas Republikā. Atbildības juridiskās analīzes ietvaros rakstā aplūkoti likumpārkāpumu, proti, noziedzīgu nodarījumu, administratīvās atbildības, civiltiesiskā kaitējuma un starptautisko sankciju problemātika muitas jomā.

Moldovas muitas tiesību prakses izpētes ietvaros norādīti katra juridiskās atbildības veida piemērošanas raksturīgākie piemēri, atsevišķi akcentējot to priekšnoteikumus, normu interpretācijas īpatnības, nodarījumu izpausmes veidus un nodarījumu novēršanas efektīvizēšanas mehānismus preču, kravu, priekšmetu, pasažieru pārkāpumu jomā, kā arī citu noziedzīgu nodarījumu jomā, ja tie izdarīti valsts muitas teritorijā.