

законодавця до правил доведення в кримінальному процесі. Наприклад, Кодекс у частині 3 статті 17 КПК передбачає, що обвинувачення не може ґрунтуватися на доказах, отриманих незаконним шляхом, однак не містить подібної категоричної заборони щодо доказів, які надаються на спростування обвинувачення і свідчать на користь сторони захисту.

Власне кажучи мета норм, які регулюють процесуальну діяльність прокурора на досудовому розслідуванні полягає у тому, щоб слідчий, оперативний співробітник не діяли кожен сам по собі, а в деяких випадках самостійно, аби мати можливість звернути їх увагу під час слідства на важливі аспекти для обґрунтування державного обвинувачення. Якщо з певних причин процесуальний керівник вважатиме, що фактичних даних для доведення вини (події кримінального правопорушення) підозрюваного недостатньо або отримані з порушенням процесуальних норм і вичерпані всі можливості для їх отримання, він має право самостійно або через слідчого закрити таке кримінальне провадження без скерування до суду.

Список використаних джерел

1. Постанова Верховного Суду від 02.12.2019 у справі № 740/3597/17. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Page/2>.

2. Постанова Верховного Суду від 8 жовтня 2020 року у справі № 448/1443/17. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Page/2>.

3. Постанова Верховного Суду у справі № 761/33311/15-к від 11 лютого 2020 року. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Page/2>.

4. Постанова Верховного Суду від 19 травня 2020 року у справі № 490/10025/17. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Page/2>.

Никифорчук Дмитро Йосипович,
начальник відділу організації наукових
досліджень і захисту прав інтелектуальної
власності Національної академії внутрішніх
справ, доктор юридичних наук, професор

GPS-ТРЕКІНГ – СУЧАСНИЙ ЗАСІБ МІЖНАРОДНОГО РОЗШУКУ ВИКРАДЕНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Консолідація зусиль правоохоронних органів різних країн по боротьбі з міжнародною злочинністю в основному виражається через діяльність Міжнародної організації кримінальної поліції – Інтерпол. Україна є однією із 194 країн – учасниць. Українськими та зарубіжними вченими транспортні засоби визначаються як об'єкти міжнародного розшуку [1, с. 58]. Відповідно до цього, міжнародний розшук транспортних засобів – це заснований на нормах і принципах

національного та міжнародного права комплекс інформаційно-довідкових та пошукових заходів, що здійснюються за запитами спеціально уповноважених органів – держав, силами правоохоронних органів запитуваних країн з використанням можливостей організації Інтерпол.

Термін «незаконне заволодіння транспортними засобами» визначено Інтерполом як викрадення автомобілів та незаконну торгівлю запасними частинами до них. Вказані дії пов'язуються з діяльністю організованих злочинних угруповань. Викрадення автомобілів посягає на безпеку водіїв, порушує право власності та чинить негативний вплив на економіку по всьому світу. Особливу увагу останнім часом Інтерпол приділяє незаконній торгівлі запчастинами, яка направлена на отримання надприбутків членами організованих злочинних угруповань та створює загрозу галузі автомобілебудування. Крім того, викрадені транспортні засоби використовуються злочинцями для торгівлі людьми, при контрабанді наркотиків та зброї, а також міжнародними терористичними організаціями [2, с. 45; 3].

В базі даних Інтерполу щодо викрадених машин SMV (Search for mechanical vehicles), станом на 2018 рік, перебувало 143 000 автомобілів, викрадених по всьому світу. Близько 130 країн здійснили понад 256 мільйонів розшукових запитів про надання інформації щодо викрадених транспортних засобів.

Окрему зацікавленість західних вчених становить Україна, яка в числі інших країн Східної Європи слугує ринком збуту викрадених авто. Велика кількість викрадених у Західній Європі автомобілів експортується до України та Росії. Це пояснюється тим, що вітчизняні виробники не в змозі задовольнити зростаючий попит на машини дорогих марок, чому сприяє глобалізація світової економіки [4, с. 127].

Згідно даних Інтерполу, найбільш розповсюдженими в європейських країнах у 2020–2021 роках є викрадення автомобілів шляхом зчитування сигналу від брелока, який використовується для відкриття сучасних автомашин та запуску запалювання. Сучасні технічні засоби дозволяють злочинцям вчиняють такі дії в той момент, коли потерпілий перебуває вдома, скануючи пристрій і викрадати транспортний засіб за лічені хвилини.

Іншим способом є блокування сигналу в момент зачинення дверей автомобіля потерпілим [3].

В США мають місце так звані масові крадіжки автомобілів на експорт для подальших контейнерних перевезень. Значна частина цих машин попадає до країн Європи [4, с. 33], в тому числі і в Україну. В цьому контексті увагу дослідників привертають морські порти в різних країнах світу, через які здійснюються морські перевезення викрадених транспортних засобів. В наукових джерелах описується такий вид злочину, як експортно-орієнтована крадіжка автомобілів (EOVT – export oriented vehicle theft), яка пов'язана з діяльністю транснаціональних злочинних угруповань і тероризмом [5, с. 128].

При необхідності використання можливостей Інтерполу, Національна поліція України має можливість отримувати наступні відомості:

- про власника транспортного засобу, зареєстрованого за кордоном;
- про дату і місце взяття на облік транспортного засобу чи зняття з обліку;
- про ідентифікаційні ознаки іноземного автомобілю та його номерні знаки;
- ідентифікаційні ознаки реєстраційних документів транспортного засобу.

Через Інтерпол можливий обмін інформацією стосовно порядку повернення викраденого транспортного засобу законному власнику.

Для оптимізації діяльності Національної поліції України за даним напрямом, пропонується посилення співробітництва з Європейськими країнами та участь України в спільних міжнародних проєктах щодо боротьби з незаконними заволодіннями транспортними засобами.

Наприклад, представлені поліцією Німеччини проєкти INVEX та FADA, в яких беруть участь 17 країн, передбачають співробітництво з крупними автомобільними концернами щодо покращення баз даних та швидкості ідентифікації викрадених автомобілів шляхом використання систем GPS-трекінгу. Це дозволить швидко збирати та аналізувати дані щодо транснаціональної організованої злочинності.

Проєкт FADA-RI забезпечує доступ для країн-членів Інтерполу до німецької системи ідентифікації транспортних засобів, відомої як FADA. Вона є важливим інструментом по ідентифікації транспортних засобів. Зокрема, проєкт зосереджений на німецьких виробниках Audi, BMW, Porsche та Volkswagen та їх допоміжних брендах і передбачає обладнання даних автомобілів сучасними системами GPS-трекінгу з можливістю доступу відповідних підрозділів Інтерполу в режимі он-лайн.

Також Інтерпол проводить з офіцерами кримінальної поліції країн-членів спеціалізовані курси з цифрової криміналістики щодо набуття ними навичок використання різних електронних систем, у тому числі для ідентифікації автомобілів за допомогою GPS-трекінгу.

Вдалим прикладом міжнародної співпраці за даним напрямом є операція Інтерполу (проведена з 12 по 23 жовтня 2020 року) під умовною назвою «Mobile 3», за результатами якої в Балканських країнах було розшукано 352 викрадених автомобілі [2].

Як зазначив Генеральний секретар Інтерполу Юрген Шток у щорічному звіті за 2020 рік: «Ми повинні зосередитись на інноваціях, щоб наші країни-члени були краще оснащені і підготовлені до умов, які диктує час інформаційних технологій та використовувати ці технології у боротьбі зі злочинністю».

Список використаних джерел

1. Карпов О.Н. Використання можливостей міжнародних поліцейських організацій у розшуку злочинців. : дисерт. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 / «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність»/ О.Н. Карпов – К., 2011. – 290 с.
2. Никифорчук Д.Й. Транзит наркотиків територією України як передумова поширення наркобізнесу в Європі. Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ, 2019, 111.2: 41–48.
3. Interpol. The International Criminal Police Organization. URL: <https://www.interpol.int/Crimes/Vehicle-crime>
4. Clarke, R. V., & Brown, R. (n.d.). International Trafficking of Stolen Vehicles. International Crime and Justice, 126–132. doi:10.1017/cbo9780511762116.022
5. Brown, R., & Clarke, R. (2019). International Trafficking of Stolen Vehicles. In M. Natarajan (Ed.), International and Transnational Crime and Justice (pp. 31–36). Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/9781108597296.005 4.
6. Lantsman, L. (2013). «Moveable currency»: the role of seaports in export oriented vehicle theft. Crime, Law and Social Change, 59(2), 157–184. doi:10.1007/s10611-013-9420-7

Павленко Сергій Олексійович,

провідний науковий співробітник відділу організації наукової діяльності та захисту прав інтелектуальної власності Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший дослідник

СПІВВІДНОШЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ, ОРГАНІЗАЦІЙНИХ І ТАКТИЧНИХ РІШЕНЬ У ТЕОРІЇ ОПЕРАТИВНО- РОЗШУКОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Стратегічні рішення в оперативно-розшуковій діяльності спрямовані на вирішення складних основоположних завдань сфери боротьби зі злочинністю, що значно виходять за межі окремих кримінальних чи оперативно-розшукових проваджень. Такі рішення приймаються урядом держави, вищим керівництвом Міністерства внутрішніх справ України та Національної поліції України [1, с. 155].

Що стосується організаційних рішень у теорії оперативно-розшукової діяльності, то їх необхідно класифікувати на два основні рівні: організаційно-управлінський та організаційно-тактичний [2].

Грунтовний аналіз наукової літератури та результати вивчення матеріалів практики свідчать про те, що організаційні рішення, які приймаються на організаційно-управлінському рівні, передусім спрямовані на вирішення таких основних питань: матеріально-технічне забезпечення діяльності оперативного підрозділу; кадрове