

О. В. КУЛЬТЕНКО

*Олександр Володимирович Культенко,
здобувач Київського національного універ-
ситету внутрішніх справ*

**ПОГЛИНАННЯ ТЕЛЕКОМУНІКАЦІЙНОЮ СИСТЕМОЮ
АВТОМАТИЗОВАНИХ ІНФОРМАЦІЙНО-ПОШУКОВИХ ПІДСИСТЕМ
ПРО ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ ЯК УМОВА ПОЛІПШЕННЯ ЯКОСТІ
РОБОТИ ПРАЦІВНИКІВ НЦБ ІНТЕРПОЛУ В УКРАЇНІ**

Процеси глобалізації спонукають злочинність використовувати неузгодженість норм законодавства у гілках виконавчої влади держав для отримання надприбутків. Злочини, пов'язані з транспортними засобами, були та залишаються одними із основних під час інтеграції держав у світове співтовариство. Різноманітність норм законодавства та його розуміння у міжнародних відносинах перш за все звертають нашу увагу у галузі кримінального права до професійної діяльності працівників Інтерполу, які здійснюють комунікацію з іноземними колегами, використовуючи свої мовні навички.

Діяльність Інтерполу у протидії злочинам, пов'язаним з транспортними засобами, розглядали українські науковці О. М. Бандурка¹, В. А. Некрасов, С. Є. Житняк², Г. О. Духейко, В. Я. Мацюк, Д. О. Компанієць³, О. Н. Карпов⁴, публікувалися у згаданій сфері С. В. Стражинський, В. С. Стражинський, П. В. Хотенець⁵. Боротьбу Інтерполу зі злочинами, пов'язаними з автотранспортними засобами, досліджував відомий російський науковець В. С. Овчинський⁶. При аналізі публікацій вказаних національних авторів ми бачимо стале значення опублікування частини Інструкції про порядок використання правоохоронними органами можливостей НЦБ Інтерполу в Україні у попередженні, розкритті та розслідуванні злочинів у сфері протидії злочинам, пов'язаних з транспортними засобами⁷, однак вона є підзаконним актом і діє на території держави Україна. А від так, замкненість правової системи приводить до застою, у результаті чого проблеми, які виникають під час виконання роботи у фахівців, що працюють у обговорюваному напрямку, стають ще більше проблематичними і не можуть відповідати потребам та інтересам сучасного суспільства⁸.

Головною ідеєю даної публікації є аналіз правової системи України та її місця в рамках методології порівняльно – правових досліджень вивчених законодавчих актів інших країн, направлених на протидію злочинам, пов'язаним з транспортними засобами. Ця публікація продовжує серію публікацій автора про своєрідний маргінальний у теперішній час статус працівників НЦБ Інтерполу в Україні. Вона узагальнює та поглиблює раніше встановлені факти, розкриває недостатньо вивчені норми правового поля під час їх застосування до виконання функціональних обов'язків фахівців згаданого кримінального блоку МВС України у попередженні, розкритті та розслідуванні злочинів, пов'язаних з транспортними засобами. Автор має на меті проаналізувавши законодавство, аргументувати його розуміння і, як наслідок, правозастосування, для поліпшення умов та заходів професійної діяльності працівників Інтерполу.

© О. В. Культенко, 2009

Провівши дослідження засад діяльності працівника робочого апарату НЦБ Інтерполу (далі – РА НЦБ в Україні), ми отримали такі результати:

1. У нашій державі статус НЦБ Інтерполу надано МВС України⁹, жоден закон України не містить згадки про НЦБ в Україні¹⁰.

2. Діяльність працівників РА НЦБ в Україні вважати оперативно-розшуковою немає підстав, оскільки вони не користуються статусом суб'єкта ОРД¹¹.

3. Фахівці – працівники робочого апарату НЦБ в Україні, як і саме НЦБ в Україні, яке є органом МОКП – Інтерпол і водночас правоохоронним органом держави Україна, не мають статусу суб'єкта міжнародного права. З огляду на це, недостатньо підстав вважати Укрбюро Інтерполу суб'єктом міжнародного розшуку¹².

Як повідомляє старший оперуповноважений групи Укрбюро Інтерполу УМВС в Тернопільській області Юрій Соченко, найчастіше доводиться мати справу саме із злочинами, пов'язаними з викраденням транспортних засобів. І ця проблема сьогодні є дуже актуальною¹³.

Ініціювавши впровадження результатів дисертаційного дослідження в робочий процес та практичну діяльність РА НЦБ в Україні для забезпечення ефективності діяльності працівників і оптимізації їх роботи, ми аргументували необхідність внесення змін у Функціональні обов'язки. РА НЦБ Інтерполу в Україні внесло зміни, а окрім того провело розподіл завдань по змісту, формі виконання, інструктажу. Продовжуючи заходи, направлені на поліпшення якісних характеристик професійної діяльності (у розрізі протидії злочинам, пов'язаним з транспортними засобами), буде доцільним притримувати думку представника Інтерполу в Тернопільській області.

В опублікованих раніше наукових працях автор відображав нормативно-правові та підзаконні акти, якими регулюється діяльність працівника РА НЦБ Інтерполу в Україні, проте правове поле у розрізі протидії злочинам, пов'язаним з транспортними засобами, не аналізувалося в цілому, а читачі мали можливість ознайомитися лише зі згаданою Інструкцією, на яку посилався не лише він і яка звичайно у даний період на території України є точкою опори. Такий підхід не відображає картини в цілому.

На початку звернемо увагу та те, що ст. 97 Кримінально – процесуального кодексу України¹⁴ оминає своєю увагою зобов'язання вживати заходів щодо схоронності транспортного засобу, який викрадено за кордоном. Така норма є у п. п. 2.3.5 згаданої Інструкції про порядок використання правоохоронними органами можливостей Національного центрального бюро Інтерполу в Україні у попередженні, розкритті та розслідуванні злочинів. Порівнявши процесуальну дію у просторі та часі для організації найбільш коректного подальшого практичного застосування встановимо можливості та навіть аргументи бездіяльності органів дізнання під час здійснення перевірки в строк не більше десяти діб. Спершу треба вказати про необхідність витребування документів. У нашому випадку це документи, які стали підставою для реєстрації автомобіля на території іншої держави. Потім звернемо увагу на зобов'язання інформування правоохоронних органів країни, на території якої був викрадений транспортний засіб. Викладена тенденція є аргументом для органу дізнання, опорою для якого є кодекс, а щодо заходів, направлених на забезпечення схоронності транспортного засобу, ст. 41 Конституції України¹⁵, ігнорувати вимоги міжвідомчої інструкції. Далі – професійні уміння, які визначаються ефективністю комунікації працівників РА НЦБ Інтерполу в Україні з іноземними колегами і не можуть відображати повної гармонії учасників кримінального процесу. Мета в них єдина – встановлення об'єктивної істини, а от методи її досягнення у суб'єктів цього процесу різні. Так, наприклад, на території Полтавської області в період з 20.03.2009 р. по 01.04.2009 р. проводилася операція «Автостоянка», яка була спрямована на поліпшення оперативної обстановки в області¹⁶. Працівниками ДАІ області встановлені номерні позначення кузовів автомобілів: «ВАЗ-21011, двигун згідно бази АПС «Угон» знаходиться в розшуку «Інтерпол»; ««Мерседес – Бенц – 200», номерне позначення кузова знаходиться в розшуку «Інтерпол» та «БМВ-Х5, по базі «Угон-Інтерпол» номерне позначення кузова значиться в угоні». Опублікована інформація підтверджує факт, що повідомлення про викрадення не отримано з НЦБ, що дає можливість тлумачити, і як наслідок використовувати отриману інформацію органом дізнан-

ня на власний розсуд. У підтвердження викладеного, є необхідним звернути увагу на кількість назв баз даних та їх законодавче підґрунтя.

АІС «ІНБД про транспортні засоби» об'єднано сім функціонально пов'язаних між собою автоматизованих інформаційно-пошукових підсистем (АІПС «Національний банк даних – «Автомобіль»», «Угон», «Угон – СНД», «Документ», «Номерний знак», «Штрафмайданчик», «Пересувний об'єкт») на центральному сервері обласної бази даних (БД) зберігаються: обласна картотека зареєстрованих транспортних засобів та їх власників, криміногенні бази даних («Угон», «Угон-СНД та Інтерполу», «Документ», «Номерний знак»). Накопичення інформації про викрадені в країнах СНД та інших країнах світу транспортні засоби здійснюється АІС «Угон-СНД та Інтерполу»¹⁷.

Уважно проаналізувавши встановлену кількість баз даних, звернемо увагу на можливість їх використання органом дізнання, а саме: у разі наявності інформації за даними бази АІПС «Угон – СНД» не факт, що автомобіль буде перебувати в розшуку у обліках АІС «Угон – СНД». Автор акцентує увагу на відсутності помилки друку, тобто існує АІС (Автоматизована інформаційна система) «УГОН – СНД» та АІС «ІНБД про транспортні засоби», в яку інтегрована база з такою ж назвою, встановлені обліково-реєстраційні мережі Управління оперативної інформації та ДАІ МВС з дублюючими функціями. В. С. Овчинський вказує на підставу отримання необхідної інформації з РФ від НЦБ Інтерполу іноземної держави по викраденому автотранспорту встановлення по базам даних: «АІПС «Автопоиск» ІЦ» чи «АІПС «Розыск» ГИБДД МВД, ГУВД, УВД» факту перебування АМТС у розшуку по каналах Інтерполу, чим не напряду підтверджує інформацію, викладену автором по суті. З викладеного випливає, що на території України законодавець оминув увагою інформацію, з якої бази слід брати дані до уваги під час здійснення дізнання (УОІ, ДАІ, Інтерполу), а головне, чи приймати її як догматичну під час прийняття рішення. Не можливо не врахувати, як частину взаємодії, опубліковану точку зору О. М. Бандурки про оголошення та припинення міжнародного розшуку ТЗ в автоматичному режимі каналами НЦБ Інтерполу в Україні на підставі даних АІПС «Угон» Управління оперативної інформації МВС України, і тільки. Врахувавши існування БД – 13 (Банку даних викрадених транспортних засобів складової частини системи «Гарт» та міжвідомчої системи «Аркан» Адміністрації державної прикордонної служби України), робота якого регламентована спільним наказом МВС України та Державного комітету у справах охорони державного кордону України 7 серпня 2000 р. № 520/390¹⁸ та **Банк даних викрадених транспортних засобів** Генерального секретаріату Інтерполу через Телекомунікаційну система І-24/7¹⁹ встановимо необхідність зменшення кількості встановлених баз даних про транспортні засоби, якими заволоділи незаконно. У теперішній час Україна інтегрується до європейської спільноти, а від так є жаданим проаналізувати діючі можливості останніх.

У Західній Європі запроваджена інтегрована телекомунікаційна система зв'язку «INPOLSAT», який включає створювані і в обов'язковому порядку підтримувані в кожній країні бази даних про: зареєстровані транспортні засоби; викрадені транспортні засоби; транспортні засоби, зняті з обліку і вивезені в інші країни тощо. З введенням системи «INPOLSAT» у країнах Європи налагоджується взаємодія між інформаційно-пошуковими системами правоохоронних органів окремих держав. На думку зарубіжних експертів, взаємний доступ до системи автоматизованого обліку розшукуваних транспортних засобів різних держав є ефективним методом протидії розкраданню транспортних засобів, має носити міждержавний характер та розвиватися далі.

У Німеччині, наприклад, з 1995 р. Федеральне управління кримінальної поліції може здійснювати інформаційний пошук по автоматизованих обліках розшукуваних транспортних засобів країн, що підписали Шенгенську угоду. За допомогою інформаційної системи цих країн (SIS) автомобілі перевіряються по банках даних майже у всіх країнах, що межують з ФРН і є членами Європейського Союзу.

Для виявлення ознак підробки реєстраційних і інших документів на право користування транспортним засобом у поліції Німеччини (у тому числі і прикордонною) використовується інформаційно-пошукова система «ZEVİK» з банком даних для визначення власника автомобіля на всій території країни. Система має програму користувача для

персональних комп'ютерів. Для отримання даних на власника конкретного автомобіля поліцейський вводить в систему його ідентифікаційні номери²⁰.

Для проведення прикордонного контролю на кордонах країн Західної Європи введена міжнародна інформаційно-пошукова система Інтерполу «ASF», що дозволяє здійснювати прямий доступ до банку розшукових даних, зокрема і розшукуваних транспортних засобів, які стоять на обліку в базі даних Інтерполу.

Нарешті, приєднавшись до думки німецьких експертів, що на стані боротьби з нелегальною міжнародною торгівлею транспортними засобами негативно позначається відсутність єдиної загальноєвропейської бази даних про розшукувані транспортні засоби, підтвердимо раніше встановлену необхідність зменшення кількості останніх всередині країни.

Наостанок додамо, існує позитивний профілактичний захід італійських колег, які в мережі Інтернет надали можливість користувачам безкоштовно здійснювати перевірку транспортних засобів за номером кузова та реєстрації. Наразі і громадяни України можуть використовувати цей ресурс з метою перевірки номерів агрегатів (*Telaio*) чи/та знаків державної реєстрації (**Numero Targa**) транспортних засобів²¹.

У висновку з метою подальшого зменшення корупційних проявів та створення позитивного іміджу нашої держави у світовому співтоваристві, окрім зменшення кількості баз даних, доречним буде законодавцю вказати чітку регламентацію у порядку їх чи її застосування: оголошення та припинення розшуку ТЗ, використання отриманої інформації та надання про проведені заходи звіту, облік службових осіб та час їх звернення до бази даних, відповідальності за встановленні порушення (тлумаченням вже існуючих норм).

Перспективою для подальших розвідок з обговорюваної теми вважаємо проблему, яка пов'язана з поверненням законним власникам автотранспортних засобів, викрадених за кордоном. Відсутність чіткої правової регламентації з цього питання приводить до того, що при виявленні викраденого автотранспортного засобу на території іншої держави, законному власникові простіше відмовитися від своїх прав власності на автомобіль, ніж намагатися його повернути.

¹ Бандурка О. М. Інтерпол: міжнародна організація кримінальної поліції: Наук.-практ. Посібник. – Харків: Держ. спеціалізоване вид-во «Основа», 2003. – 323 с. – С. 205-206.

² Некрасов В. А., Смелік В. Б., Житняк С. Є. Використання можливостей НЦБ Інтерполу в Україні у боротьбі зі злочинами: Навчальний посібник. – К.: КНТ, Видавничий дім «Скіф», 2008. – 168 с. – С. 145-146.

³ Душейко О. Г., Некрасов В. А., Мацюк В. Я., Компанієць Д. О. Міжнародний розшук: теорія і практика: Монографія // Державна податкова адміністрація України, Національний університет державної податкової служби України, Міністерство внутрішніх справ України, Луганський державний університет внутрішніх справ. – Київ: КНТ, 2006. – 168 с. – С. 143-145.

⁴ Карпов О. Н. Стан та перспективи розвитку міжнародного співробітництва у сфері протидії нелегальному автомобільному бізнесу [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://mndc.naiou.kiev.ua/Gurnal/15text/g15_23.htm.

⁵ Стражинський С. В., Стражинський В. С., Хотенець П. В. Інтерпол. Міжнародна організація кримінальної поліції: Навчальний посібник. – Харків: Бурун Книга, 2006. – 112 с. – С. 85-88.

⁶ Овчинский В. С. Интерпол (в вопросах и ответах). – Москва: ИНФРА – М, 2001. – 320 с. – С. 137-139.

⁷ Інструкція про порядок використання правоохоронними органами можливостей Національного центрального бюро Інтерполу в Україні у попередженні, розкритті та розслідуванні злочинів, затверджена наказом МВС України, Генеральної прокуратури України, Служби безпеки України, Держкомкордону України, Державної митної служби України, Державної податкової адміністрації України № 3/1/2/5/2/2 від 9 січня 1997 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0054-97>.

⁸ Культенко О. В. Порівняльно-правові дослідження засад професійної діяльності працівників НЦБ Інтерполу в Україні // Засади кримінального судочинства та їх реалізація в законотворчій і правозастосовній діяльності: Тези доповідей та повідомлень науково-практичної конференції. – К.: Атіка, 2009. – 832 с. – С. 622.

⁹ *Культенко О. В.* Правові та організаційні засади діяльності працівників Робочого апарату НЦБ Інтерполу в Україні // Держава і право. Збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. – Випуск 42. – К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2008. – 808 с. – С. 614.

¹⁰ *Культенко О. В.* Правові засади діяльності працівників НЦБ Інтерполу в Україні та в деяких інших державах // Часопис Київського університету права. Український науково-теоретичний часопис. 2008/4. – К.: Київський університет права НАН України. Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України 2008. – № 4. – 282 с. – С. 224.

¹¹ *Культенко О. В.* До питання аналізу професійної діяльності працівників НЦБ Інтерполу в Україні та умов її удосконалення // Актуальні проблеми юридичної науки: Збірник тез міжнародної наукової конференції «Сьомі осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 28-29 листопада 2008 року): У 4-х частинах. – Частина перша: «Теорія держави і права. Історія політичних і правових вчень. Філософія права. Міжнародне право. Порівняльне правознавство». – Хмельницький: Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2008. – 196 с. – С. 194.

¹² *Культенко О. В.* Працівники НЦБ Інтерполу в Україні як суб'єкти правоохоронної діяльності, що має ознаки оперативно-розшукової // Право України. – 2009. – № 3. – К.: ТОВ «Видавничий Дім «ІнЮре», 2009. – № 3 – 187 с. – С. 142.

¹³ *Соченко Ю.* ІНТЕРПОЛ ПОВЕРТАЄ КРАДЕНІ АВТОМОБІЛІ [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.umvsu.gov.te.ua/index.php?page=cms&cms_id=441.

¹⁴ Кримінально – процесуальний кодекс України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1002-05>.

¹⁵ Конституція України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=254%EA%2F96-%E2%F0>

¹⁶ Операція «Автостоянка». Управління ДАІ ГУМВС в Полтавській області [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://dai.poltava.ua/2009/04/09/operaciya-avtostoyanka/>

¹⁷ *Кондратьєв Я. Ю., Радецький В. С., Христич М. Й., Прокопенко Ю. М.* Використання сучасних комп'ютерних технологій у протидії транснаціональній злочинності [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://mndc.naiu.kiev.ua/Gurnal/4text/4_16.htm

¹⁸ МВС України, Держкомкордон України; Наказ, Інструкція від 07.08.2000 № 520/390 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0571-00>

¹⁹ Укрбюро Інтерполу. Телекомунікаційна система Інтерполу I 24/7 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://icpo.centrmia.gov.ua/database.htm>.

²⁰ *Мишуточкин А. В.* О проблеме международного сотрудничества в сфере борьбы с кражами автотранспорта совершаемых организованными преступными группами. Материалы международной научно-практической конференции. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2000. – Выпуск 1. – 101 с. – С. 93.

²¹ Direzione Centrale della Polizia Criminale. MINISTERO dell INTERNO [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://coordinamento.mininterno.it/servpub/ver2/SCAR/cerca_targhe.htm.

Резюме

У статті з'ясовується необхідність скорочення кількості баз даних по перевірці транспортних засобів та формування відповідного законодавчого підґрунтя. Розмежування баз даних у їх значущості як по горизонталі, так і по вертикалі діючих норм права не тільки позитивно вплине на дослідження діяльності працівника РА НЦБ Інтерполу, спрямованої на протидію злочинам, пов'язаним з транспортними засобами, але й підвищить якість їх роботи.

Ключевые слова: противодействие преступлениям, незаконное завладение транспортным средством, кража автомобиля, база данных, работники НЦБ Интерпола в Украине.

Summary

Need of the reduction amount database opens in article on checking the transport facilities and shaping corresponding to legislative foundation. Distribution database upon their importance as horizontally so and vertically acting rates of the right will positively influence upon studies of activity workman Interpol in Ukraine, besides perfect quality of their work directed on reluctance of criminality connected with transport facility.

Key words: opposing offenses, illegal seizure of the vehicle, car theft, database, workers NCB of the Interpol in Ukraine.

Отримано 15.09.2009