

ПРАЦІВНИКИ РА НЦБ ІНТЕРПОЛУ В УКРАЇНІ У ПРОТИДІЇ ЗЛОЧИНАМ, ПОВ'ЯЗАНИМ З ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Статья аргументирует несовершенство правового поля Украины и указывает на его влияние в осуществлении деятельности работников РА НЦБ Интерпола в Украине, направленной на противодействие преступлениям, связанных с транспортными средствами.

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

The publication gives reason for imperfection of a legal field of Ukraine. Shows its influence on realization of activity by workers of the Interpol in Ukraine directed on counteraction to crimes which are connected with vehicles.

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

Професійні засади діяльності працівників Інтерполу в умовах інтеграції держав у єдиний світовий простір є необхідним фактором взаємодії у правовому полі. Умови та чинники характеризують останнє як ззовні, так і зсередини і є різноманітними. Вони аргументуються міжнародним правом, його прийняттям національним законодавством, міждержавними відносинами (у тому числі договорами) і правозастосуванням. У міжнародному праві, така галузь, як кримінальна, у протидії злочинам, пов'язаним з транспортними засобами, потребує особливої уваги фахівців. Працівники НЦБ Інтерполу в Україні є тими з них, які створюють позитивний імідж держави Україна.

Протидію НЦБ Інтерполу в Україні злочинам, пов'язаним з транспортними засобами, аналізували науковці О.М. Бандурка, В.А. Некрасов, С.С. Житняк, Г.О. Душейко, В.Я. Мацюк, Д.О. Компанієць, О.Н. Карпов. Найбільш авторитетним серед російських вчених спеціалістом (дослідником та практиком) в даній галузі, поза сумнівом, залишається В.С. Овчинський. Необхідно враховувати, що дослідження останнього впливає з внутрішнього законодавства держави, представником якої він є. Протиправну діяльність у сфері незаконного заволодіння транспортними засобами вивчали О. Данілівська, Ю. Іванов, М. Онищук, М. Свірін, Р. Щупаківський, В. Ємельяненко. Окрім вищевказаних авторів, під час написання цієї публікації автор не володіє інформацією про проведені чи проведені дослідження в окресленому напрямку інших науковців, проте перерахування останніх дає можливість читачеві зрозуміти правову систему в цілому, яка склалася в Україні, через призму усвідомлення її згаданими науковцями.

Як відомо фахівцям, для досягнення еволюції правової системи з метою уникнення проблем і відповідності потребам та інтересам сучасного суспільства необхідно уникнути особистісного підходу, тому перейдемо від правової системи до правового поля, здійснивши моніторинг українського законодавства та визначивши напрямки його інтеграції до світових потреб для подальшого розуміння та застосування працівниками Робочого апарату НЦБ Інтерполу в Україні під час ви-

конання функціональних обов'язків на протидію злочинам, пов'язаним з транспортними засобами.

Аналізуючи наукові праці національних авторів по лінії Інтерполу, ми виявили тенденцію до цитування частини Інструкції про порядок використання правоохоронними органами можливостей Національного центрального бюро Інтерполу в Україні у попередженні, розкритті та розслідуванні злочинів¹. У сфері протидії злочинам, пов'язаним з транспортними засобами, у правовому полі держави України її місце стало, а враховуючи, що вона є підзаконним актом, її не доцільно сприймати як догматичну, так як остання не врахувала точок зору іноземних колег. Таке формування автором проблеми здійснюється на підставі вже проведеного дослідження, результатом якого стало встановлення факту притаманності психограми професії працівника РА НЦБ Інтерполу в Україні такої риси характеру, як комунікативність². А відтак, автор рекомендує для подальшого уникнення можливих непорозумінь ознайомитись з його серією попередніх публікацій з питань діяльності працівників РА НЦБ Інтерполу в Україні.

Ідея даної публікації полягає у встановленні 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 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 закласти підґрунтя в організації впорядкування дії у просторі та часі правового поля України, направленого на протидію злочинам, пов'язаним з транспортними засобами у обраному векторі руху інтеграції до світового співтовариства.

Спочатку перерахуємо закони, нормативно-правові та підзаконні акти, які регулюють діяльність фахівців у протидії злочинам, пов'язаним з транспортними засобами, а саме: ст. 41 Конституції України, ст. 289 та 290 Кримінальний кодекс України, ст. 97 Кримінально – процесуальний кодекс України, вкажемо також два основних Закони: від 28.01.1993 р. № 2953-ХІІ «Про дорожній рух», від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР «Про транспорт» та від 05.04.2001 р. № 2344-ІІІ «Про автомобільний транспорт». Впевнений, читач зрозуміє далі чому нами вказані закони, які стосуються проведення цього дослідження опосередковано. Далі, Правила державної реєстрації та обліку транспортних засобів, самохідних машин і колісних тракторів, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів, причепів, напівпричепів, моторолерів та мотоколясок, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 21.10.1993 р. № 873, якою передбачається порядок анулювання свідоцтв про державну реєстрацію транспортних засобів уразі, коли виявлено, що вони викрадені або ввезені в Україну контрабандним шляхом. Потім, Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04. 1996 р. № 421 «Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу», позначку з якої «Не для друку» знято Розпорядженням КМ № 490-р від 19.03.2008 р., у якій вказується на:»недосконалість правового врегулювання питань, пов'язаних з розшуком викрадених за кордоном автотранспортних засобів та повернення його власникам». Необхідно додати, Лист МВС від 30.05.1997 р. № 4/1495 «Щодо транспортних засобів, які затримані на митниці», Наказ Мін'юсту, МВС від 21.01.1999 р. № 4/5/39

«Про спільну діяльність щодо виявлення викрадених транспортних засобів та уникнення їх незаконного придбання і реалізації» та Лист ДАІ від 06.08.2001 р. № 4/з-852 «Щодо ввезення та використання легкових транспортних засобів, зареєстрованих в інших країнах, на митній території України фізичними та юридичними особами-резидентами (громадянами України)».

Ми свідомо уникаємо вказівок на правове поле, що стосується діяльності працівників РА НЦБ Інтерполу в Україні, тому що його аналіз проводився раніше та вже був висвітлений у науковій праці³. До того ж очікується бути надрукованою робота автора: «Поглинання телекомунікаційною системою автоматизованих інформаційно-пошукових підсистем про транспортні засоби як умова підвищення якості роботи працівників НЦБ Інтерполу в Україні», у якій з'ясовується необхідність скорочення кількості баз даних по перевірці транспортних засобів та формування відповідного законодавчого підґрунтя, уникнемо дублювання та констатуємо факт доповнення цієї статтею матеріалу дослідження, не оприлюдненого раніше.

Приєднаємося до точки зору начальника лабораторії НДІ НАВСУ підполковника міліції М.О. Свіріна: «про усунення передумов, що сприяють учиненню зазначених злочинів, а саме:

недосконалість законодавчої бази України щодо регулювання правовідносин у зазначеній сфері;

відсутність цілеспрямованої програми боротьби правоохоронних органів з такими видами злочинів»⁴.

На першому етапі аргументуємо та поглиблюємо його думку сформувавши польову структуру.

По перше, додамо, у нашій державі законодавець статтею 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом» вніс його до XI розділ «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Кримінального кодексу, чим вводить в оману не тільки своїх громадян, але і іноземних колег, проявом якого є чимало непорозумінь, які виникають під час роботи у працівників РА НЦБ Інтерполу в Україні. Наприклад, у разі співпраці з німецькими колегами, кримінальне законодавство яких відносить секцію 248 b «Незаконне використання автомобіля чи велосипеда» до розділу 19 «Крадіжка і незаконне заволодіння майном»⁵, будемо здивовані помітивши, що у них це злочин який відноситься до сфери власності. Більш того кримінальний кодекс Іспанії статтею 244 «про викрадення автомашини чи мотоцикла» глави VI розділу XIII книги II⁶ встановлює те, що вказане діяння теж відноситься до злочинів проти власності і соціально-економічного порядку.

До речі, в Росії передбачена відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами, статтею 166 «Неправомірне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення», яка міститься у главі 21 «Злочини проти власності» розділу VIII «Злочини у сфері економіки» КК Росії⁷.

Право Англії, у якої немає єдиного кримінального кодексу, будь яке використання транспортного засобу без дозволу власника або іншої уповноваженої особи розцінюється як замах на власність і кваліфікується як крадіжка. Неминучість уникнення покарання за скоєне діяння передбачається законами цієї країни «про крадіжку» 1968 р. та «про злочинне спричинення шкоди» 1971 р. , а особливо «про крадіжку» 1978 р.⁸

По друге, досліджуючи законодавство США, ми також не знайдемо відмінності об'єктів посягання між незаконним заволодінням транспортним засо-

бам і, наприклад, крадіжкою. Крім того, у нашому законодавстві відсутня навіть подібність до Закону США «Про боротьбу з угоном автомобілів» 1992 р. (The Anti Car Theft Act of 1992), який спрямований на посилення відповідальності за автомобільні крадіжки: за ввезення і вивезення викрадених автомобілів, за їх володіння та користування, торгівлю, за зміну номерних знаків та зовнішнього вигляду автомобіля, а текст цього закону використовує слова «угон» та «крадіжка», як синоніми⁹.

По-третє, вилучення та повернення викрадених автотранспортних засобів є проблемою, яка на практиці стосується не тільки нашої країни. Складності виникають у зв'язку з концепцією добросовісності і пов'язаних з нею різноманітністю законодавства держав. Більшість країн Європи ще у 1997 р. надали відповідь по даній проблемі, вказавши, що вилучення викраденого транспортного засобу у добросовісного володаря і повернення цього автотранспорту можливі, коли воно вилучається, добросовісний набувач має право на компенсацію. Якщо викрадений транспортний засіб встановлений під час володіння особою причетною до викрадення цього автотранспортного засобу, вилучення та повернення можливі майже в усіх країнах до закінчення судового розгляду¹⁰.

Передбачений цивільним законодавством України інститут добросовісного набування не тільки не захищає права потерпілого від злочинного посягання громадянина на повернення встановленого, а й навпаки, дає визнати громадянина, який придбав викрадений автомобіль, його власністю. Зокрема, правом на подання віндикаційного позову наділені як власники, так і титульні володільці, які на час подання позову не володіли цим майном. При цьому позивач повинен довести належність йому майна на праві власності чи на іншому речовому праві¹¹.

МВС Російської Федерації ще у 2004 р. розробило проекти законів про внесення змін до кримінального та цивільного кодексу, які направлені на посилення боротьби із злочинними посяганнями, пов'язаними з автотранспортом¹².

На другому етапі констатуємо, що негативний вплив на усунення передумов, які сприяють учиненню злочинів, пов'язаних з транспортними засобами, впливає не тільки відсутність цілеспрямованої програми боротьби правоохоронних органів з такими видами злочинів, але і наявність чималої їх кількості та і ще без належного науково-практичного обґрунтування. Наприклад, 01.04.2003 р. Київська обласна рада затвердила Рішенням № 087-07-XXIV Програму розвитку дорожнього руху та його безпеки на 2003–2007 роки стосовно доріг загального користування, місцевого значення Київської області виконавцем якої, в усіх пунктах, стало УДАІ ГУ МВС України в Київській області, і лише одним Облдержадміністрація. Окрім того, п.5 цієї програми передбачено створення єдиного інформаційного середовища, а сьомим створення та організація широкого впровадження автоматизованої системи де вказується також база «Угон-Інтерпол»¹³. Потенціал самого структурного підрозділу МВС РА НЦБ Інтерполу в Україні, а головне, можливість його використання, чомусь залишено поза увагою.

Якщо внутрішня неузгодженість у нашій державі дає багато можливостей для використання правових норм на власний розсуд, то міжнародно-правові відносини дають мало можливостей використовувати їх, особливо особі чи органу виконавчої влади держави. На взаємному визнанні принципів та правил, які діють на практиці тримається система міжнародного права. Як тільки одна з причетних сторін ухиляється від правил, тоді порушується уся система міжнародного права (нехай навіть тимчасово), а у нашому випадку країна – порушник має бути вигна-

на за межі цієї спільноти. Хоча і РА НЦБ Інтерполу в Україні і вживає заходів направлених на поліпшення позитивного іміджу нашої держави, інформуючи законодавця, виконавчу владу та громадськість про зарубіжний досвід протидії злочинам послідовно та цілеспрямовано, остання у теперішній час в кращому випадку використовується лише громадськістю, та не завжди її найкращими представниками. Так, у Аналітичному огляді про протидію злочинам, пов'язаним із викраденням автомобілів з подальшим їх поверненням власникам за винагороду Робочий апарат Укрбюро Інтерполу вказує на відповідальність за вимагання, однією з обтяжуючих ознак якого є лише знищення або пошкодження власності чи відповідні погрози, що передбачено кримінальним законодавством України¹⁴. У той же час МВС України оприлюднює інформацію про «Розкриті та нерозкриті злочини загальнокримінальної спрямованості», динаміка яких у відсотках « мінус 16» 2008 р. у порівнянні з 2007 р.¹⁵ Фахівцям зрозуміла тенденція відсутності злочинів, так як законодавцем не передбачена їх належна кваліфікація.

Дотримання норм міжнародного права завжди високою мірою залежало від ставлення до понять честі, гідності та гарного тону. Не даремно у розвитку європейського військового права значне місце зайняв кодекс рицарських понять про честь. В міжнародному праві діяло мовчазне послання, держава яка програла має діяти подібно джентльмену¹⁶. Необхідно доповнити, що в англійському вислові, це: «to be a good loser» має значення «не вешать голову при неудаче или поражении».

Основним висновком автора є необхідність законодавчого визнання верховенства дії вже розроблених та прийнятих норм правового поля Європейського співтовариства у протидії злочинам, пов'язаним з транспортними засобами. Єдність внутрішнього законодавства більшості держав Європи з національним законодавством України спонукатиме працівників РА НЦБ Інтерполу в Україні не тільки поліпшити таку виконувану ними функцію під час роботи, як пізнавальна, але й поліпшить комунікативні навички останніх, стандартизуючи мовні розбіжності під час здійснення перекладу запиту до іноземних колег. Зваженість такого висновку ґрунтується перш за все на економічному підґрунті та обраному державою векторі руху.

Подальша перспектива є у проведенні порівняльно-правових досліджень: законодавства держав, встановлення його тенденцій та закономірностей та у практичному застосуванні приписів внутрішнього права більшості економічно розвинутих країн в Україні. Науково – практичне обґрунтування необхідності використання законодавства інших країн в внутрішньому правовому полі нашої держави є доцільною складовою для відстоювання національних інтересів в умовах глобалізації.

1. 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>. 2. *Кульченко О.В.* Характеристика умов та чинників професійної діяльності особового складу (працівників) Робочого апарату НЦБ Інтерполу в Україні // Законодавство України: проблеми та перспективи розвитку: Зб. наук. праць Міжнародн. наук.-практ. конф. Косів, 27–31 січня 2009 р. / Редкол.: Ю.С. Шемшученко,

О.Ф. Андрійко та інші. – К., 2009. – С. 93. **3.** *Культенко О.В.* Правові та організаційні засади діяльності працівників Робочого апарату НЦБ Інтерполу в Україні // Держава і право. Зб. наук. праць. Юридичні і політичні науки. Вип. 42. – К., 2008. – С.608–615. **4.** *Свірін М.О.* Незаконні заволодіння транспортними засобами у кримінальному законодавстві України. Актуальні проблеми боротьби з організованою злочинністю та тяжкими злочинами. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.naiiau.kiev.ua/tslc/pages/biblio/visnik/n2001_4/cvirin.htm **5.** German Criminal Code [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://bundesrecht.juris.de/englisch_stgb/index.html **6.** RELP. Уголовный кодекс Испании 1995 года. Юридическая Россия. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1247923&subID=100111282,100111284,100111484,100111615,100111636#text> **7.** Уголовный кодекс Российской федерации. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://lib.ru/PRAWO/uk.txt> **8.** *Clarkson CMV.* Understanding criminal law. Fourth edition // University of Leicester. Thomson Sweet & Maxwell. – 2005. – С. 229. **9.** *Stauffer Й., Bonfanti M S.* Forensic investigation of stolen-recovered and other crime-related vehicles // Academic Press. – 2006. – С. 7. **10.** Heuni – HEUNI Papers. Motor Vehicle Theft in Europe (Russian language version) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.heuni.fi/uploads/iamugg1hz9e6d.rtf>. **11.** Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: У 2 т. / За ред. О.В. Дзери (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнецової, В.В.Луця. – К., 2008. – Т. I. – С. 653. **12.** Сайт МВД: Пресс служба: Пресс-релиз к брифингу о состоянии работы по розыску угнанных и похищенных транспортных средств за 2003 год [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mvd.ru/press/release/2100/>. **13.** Рішення Київської обласної ради від 01.04.2003 року № 087-07-XXIV [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.kyiv-obl.gov.ua/Docs/087_07.doc **14.** Укрбюро Інтерполу. Аналітика. Аналітичний огляд про зарубіжний досвід протидії злочинам, пов'язаним із викраденням автомобілів з подальшим їх поверненням власникам за винагороду [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://icro.centrmia.gov.ua/doc/auto.pdf> **15.** МВС України Статистика Стан та структура злочинності в Україні (2007-2008 р.р.) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://212.1.76.10/mvs/doccatalog/document?id=170310> . **16.** *Хейзинга Й.* Homo ludens. Человек играющий / Пер. с нидерл. В.В. Ошиса. – М., 2001. – С. 331.