

УДК 34«20»(063)

ББК 67я43

Н 73

Нові завдання та напрями розвитку юридичної науки у XXI столітті: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Одеса, 6-7 лютого 2015 року / Іолова оргкомітету – перший про-ректор, к.ю.н., доцент А.А. Березовський; д.ю.н., професор Т.О. Ан-цупова, д.ю.н., професор О.С. Кізлова, д.ю.н., професор Н.А. Орлов-ська, к.ю.н., доцент Д.В. Кравцов, д.ю.н., професор Є.Л. Стрельцов. – Одеса : Міжнародний гуманітарний університет, 2015. – 212 с.

ISBN 978-617-7178-65-0

До збірника матеріалів конференції увійшли тези доповідей, які стали предметом обговорення учасників Всеукраїнської науково-практичної конференції «Нові завдання та напрями розвитку юридичної науки у XXI столітті», що відбулася у м. Одесі 6-7 лютого 2015 року у Міжнародному гуманітарному університеті.

Матеріали конференції можуть становити інтерес для наукових працівників, викладачів, працівників судових та правоохоронних орга-нів, студентів вищих навчальних закладів, а також для всіх, хто ціка-виться сучасним станом та перспективами розвитку юридичної науки.

УДК 34«20»(063)

ББК 67я43

ISBN 978-617-7178-65-0

© Інститут національного та міжнародного права
Міжнародного гуманітарного університету, 2015

© Південний регіональний науковий центр
Національної академії правових наук України, 2015

НАПРЯМ 9. КРИМІНАЛІСТИКА ТА СУДОВА ЕКСПЕРТИЗА

КРИМІНАЛІСТИЧНІ АСПЕКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Білоус В. В.

*кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри криміналістики
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*

Очікуваними результатами реалізації Концепції першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22.10.2014 р. № 1118-р, проголошено утвердження принципів верховенства права, неупередженості, добросовісності та дотримання прав і свобод людини і громадянина в діяльності органів внутрішніх справ; наближення стандартів діяльності органів внутрішніх справ до відповідних стандартів правоохоронних органів європейських країн. До числа заходів, спрямованих на досягнення цієї мети, віднесено впровадження захищених засобів відеофіксації на потенційно критичних об'єктах і автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху. Цілковито підтримуючи такі інновації, висловимо переконання, що їх утілення в життя повинно здійснюватися з обов'язковим урахуванням не тільки досягнутого рівня але й перспектив розвитку науково-технічного прогресу в Україні та світі, а також наявного негативного досвіду впровадження в діяльність Державтоінспекції сумнозвісних «листів щастя».

Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24.09.2008 р. № 586-VI Кодекс України про адміністративні правопорушення було доповнено статтею 14-1 «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів». Частиною першою цієї статті було визначено, що «до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису притягаються власники (співвласники) транспортних засобів». Неузгодженість цієї норми з іншими положеннями чинного законодавства була доведена багаточисельними рішеннями судів загальної юрисдикції і невдовзі після набрання нею чинності Рішенням Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського А. О. щодо офіційного тлумачен-

ня положень частини першої статті 14-1 КУпАП (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) від 22.12.2010 р. № 23-рп/2010 статтю 14-1 КУпАП було визнано такою, що не відповідає Конституції України (є неконституційною).

Зазначене не завадило в подальшому доповнити КУпАП згідно з Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» від 16.01.2014 р. № 723-VII статтею 14-2 «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі». Частиною першою цієї статті було визначено, що «адміністративну відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та/або відеозапис без участі оператора), несе особа, за якою зареєстрований транспортний засіб». Основна концептуальна ідея цього Закону полягала в установленні презумпції вини власника транспортного засобу (особи, за якою зареєстровано транспортний засіб) у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на власника обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення. Її реалізація могла потягнути за собою серйозні порушення прав громадян, зокрема, конституційного принципу індивідуальності юридичної відповідальності і презумпції невинуватості; створювала правову невизначеність у встановленні суб'єкта, що притягується до відповідальності у цій сфері. Закономірно, що ще до набрання цим Законом чинності Законом України від 28.01.2014 р. № 732-VII його було визнано таким, що втратив чинність, разом з іншими «диктаторськими законами 16 січня». Проте це не завадило його авторам вже на наступний день повторно подати ідентичний законопроект № 4046 від 29.01.2014 р., який зазнав нищівної критики з боку Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України і був відкликаний 27.11.2014 р.

На початку 2015 р. зміни до законів і кодексів України щодо відповідальності учасників дорожнього руху у разі фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі знову визначені як першочергові для доопрацювання і розгляду у Верховній Раді України. Очікуване в найближчій перспективі внесення до парламенту чергового законопроекту з усіма недоліками, притаманними його попередникам, зумовлює нагальну необхідність у визначенні ключової проблеми і розробленні спрямованих на її вирішення криміналістичних рекомендацій, реалізація яких сприятиме забезпеченню ефективного контролю за безпекою дорожнього руху з одночасним запобіганням порушенню конституційних прав громадян.

На нашу думку, закономірне фіаско всіх минулих і потенційно можливих спроб упровадження в Україні автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху криється в розробленні проектів відповідних законів на застарілій нормативно-правовій, технічній і технологічній основі, яка: 1) не виправдано обмежує перелік учасників дорожнього руху, правопорушення яких є досяжними для автоматичної фіксації, виключно водіями офіційно зареєстрованих транспортних засобів, а коло адміністративних правопорушень, що об'єктивно можуть бути зафіксовані в автоматичному режимі, звужує виключно до: перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзду на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки і стоянки, а також встановленої для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду на смугу зустрічного руху; 2) передбачає опосередковане ототожненням автомобіля за зафіксованим на фото-відеозображенні державним реєстраційним номером встановлення за реєстраційними даними ДАІ виключно власників транспортних засобів, які часто навіть не керували цими засобами під час вчинення правопорушення (фактично не були чи не могли бути їх водіями, наприклад, через перебування в іншому місці чи наявність істотних фізичних вад), а у випадку з власниками – юридичними особами взагалі не могли бути водіями. Одночасно з цим, наявна нормативно-правова, технічна і технологічна база взагалі не передбачає можливості здійснення в автоматичному режимі ідентифікації саме учасників дорожнього руху – правопорушників (осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії, пасажирів або погоничі тварин, і вчинили адміністративне правопорушення – протиправну, винну (умисну або необережну) дію чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність). З урахуванням останніх здобутків науково-технічного прогресу, а також положення ч. 2 ст. 61 Конституції України, згідно з яким юридична відповідальність особи має індивідуальний характер, «консервування» на законодавчому рівні неприйнятної у XXI ст. технологічної відсталості й подальше «призначення» певної особи правопорушником виключно через встановлення факту наявності у неї транспортного засобу, а не доведення складу правопорушення в її діях, є неприпустимими.

Відповідно до абз. 3 п. 21 ч. 1 ст. 11 Закону України «Про міліцію» для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху працівникам міліції надано право використовувати не будь-які, а лише передбачені нормативно-правовими актами технічні засоби, в тому числі засоби фото- і відеоспостереження. Перелік технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху, затверджено наказом МВС України від 01.03.2010 р. № 33, зареєстрова-

ним в Міністерстві юстиції України 30.03.2010 р. за № 262/17557. До числа спеціальних технічних засобів, які працюють в автоматичному режимі, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, цим Переліком віднесено виключно: 1) вимірювач швидкості радіолокаційний відеозаписувальний «ВИЗИР» з активованою функцією «автоматичний режим» модифікації «ВИЗИР 03»; 2) вимірювач швидкості радіолокаційний з фотофіксацією «АРЕНА»; 3) лазерний вимірювач швидкості транспортних засобів «ТруСАМ». Зауважимо, що виявлення та фіксації лівової частки різновидів порушень Правил дорожнього руху здійснюються поза функціональними можливостями цих та інших, передбачених Порядком технічних засобів.

Тому, забезпеченню конституційних прав громадян, безпеки дорожнього руху на вітчизняних дорогах, ефективного використання бюджетних коштів, реалізації потужного транзитного потенціалу України і задоволенню актуальних потреб правоохоронних органів у сучасних інструментах отримання доказової інформації відповідатиме створення на основі позитивного світового досвіду інтелектуальної національної дорожньої інфраструктури, відкритої до глибокої інтеграції не тільки державних, але й приватних засобів контролю та фіксації, і орієнтованої, передусім, на попередження правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням статистики правопорушень у цій галузі, а також стану і перспектив інформатизації суспільства і розвитку науково-технічного прогресу шляхом: 1) визначення місць розташування потенційно критичних об'єктів дорожньої інфраструктури і взяття їх під контроль за допомогою багатофункціональних програмно-апаратних комплексів, придатних для дистанційного виявлення і фіксації максимально широкого кола правопорушень завдяки інтеграції до їх структури не тільки розгалуженої мережі спеціальних технічних засобів з функціями фотозйомки і відеозапису, але й таких периферійних засобів, як, наприклад: дистанційні датчики виявлення парів алкоголю в автомобілях, що рухаються, детектори радіохвиль, здатні виявляти факти користування водієм під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями hands-free; тепловізори, здатні виявляти факти перевезення пасажирів понад максимальну кількість, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб; розроблені на основі технології М2М пристрої, здатні виявляти факти керування несправним транспортним засобом тощо; 2) створення в структурі підрозділу МВС України, що забезпечує безпеку дорожнього руху і має позитивний досвід експлуатації програмно-апаратних комплексів «Гарпун» і «Відеоконтроль-Рубіж», мережі потужних центрів обробки отриманої від периферійних пристроїв інформації, заснованих на широкому застосуванні технологій автоматичного розпізнавання (ідентифікації) правопорушників за їх цифровими фото/відео зображеннями, що зберігаються у відомчих банках даних і біометричними даними, внесеними до Єдиного державного демо-

графічного реєстру; 3) інтеграції інформаційних ресурсів інформаційно-аналітичної системи із забезпечення безпеки дорожнього руху до електронної системи Головного ситуаційного центру країни при Раді національної безпеки і оборони України для налагодження високого рівня взаємодії з іншими уповноваженими суб'єктами з метою забезпечення ефективної протидії порушенням в інших стратегічно важливих галузях.

ТАКТИКА МІЖНАРОДНОГО РОЗШУКУ ЗЛОЧИНЦІВ

Сенча О. І.

*студент юридичного факультету
Донецький національний університет*

Сучасні проблеми боротьби зі злочинністю не можуть бути успішно розв'язані у межах однієї держави, оскільки відкритість кордонів унаслідок демократичних процесів, що відбуваються в країнах, які знаходилися раніше за залізною завісою, сприяє поширенню транснаціональної злочинності. Однією з форм міжнародної протидії такої злочинності стало об'єднання зусиль правоохоронних органів у діяльності міжнародних організацій, що мають повноваження з координації міжнародного розшуку. У працях науковців, які торкалися проблематики міжнародного розшуку злочинців (Гасимов Н.Г., Ілларіонов В. П., Попов В. І., Душечко Г. О., Некрасов В. А., Мацок В. Я., Компанієць Д. О.), є лише поодинокі тактичні прийоми організації такого розшуку, але для повноцінної реалізації принципу невідворотності кримінальної відповідальності в нашій державі для всіх осіб, які вчинили злочин, повинна бути розроблена тактика міжнародного розшуку злочинців.

Процес розслідування будь-якого злочину чи прийняття процесуальних рішень здійснюється в певних умовах. Тому в 70-х рр. з'явилося таке винятково криміналістичне поняття як «слідча ситуація». Традиційно в криміналістиці це розуміється як сукупності таких умов, що створює обстановку, яка визначає черговість та особливості проведення слідчих дій, оперативно-розшукових заходів. Як вважають більшість криміналістів, саме такий підхід, у вузькому розумінні, повинен використовуватися для розробки окремих криміналістичних рекомендацій [1, с. 90; 2, с. 23]. Дійсно, зведення змісту слідчої ситуації до одного але найголовнішого компонента дає можливість типувати ситуації, що складаються під час розслідування злочинів, і з врахуванням цього формувати рекомендації в межах методик розслідування [2, с. 26]. Типова ситуація стосовно певного етапу розслідування виконує орієнтовно-методологічну функцію [3, с. 28], яка полягає в тому, що визначення змісту типової слідчої ситуації