

ним у процесуальному співвідношенні із старим ЦПК України. Цей інститут у більшій мірі порушує права і свободи людини і громадянина на судовий захист, а з іншого боку знімає навантаження з судів справ, які не мають важливості для влади, на їх погляд.

1. Лесько А.О. Малозначність справ цивільної юрисдикції, як критерій для їх розгляду у спрощеному позовному провадженні та відмови у відкритті касаційного провадження [Електронний ресурс]. – Режим доступу [https://censor.net.ua/blogs/1106926/maloznachnst\\_sprav\\_tsivlno\\_yurisdikts\\_yak\\_krityeri\\_dlya\\_h\\_rozglyadu\\_u\\_sproschennomu\\_pozovnomu\\_provadzhenn](https://censor.net.ua/blogs/1106926/maloznachnst_sprav_tsivlno_yurisdikts_yak_krityeri_dlya_h_rozglyadu_u_sproschennomu_pozovnomu_provadzhenn)

2. Швердін М.М. Спрощене провадження, як новела ЦПК України [Електронний ресурс]. – Режим доступу <https://sud.ua/ru/news/blog/114146-sproschene-provazhennya-yak-novela-tsivilnogo-protseualnogo-kodeksu-ukrayini>

3. Зейкан Я.П. Оновлений ЦПК України очима адвоката /Науковий вісник «Адвокат»// Я.П. Зейкан [Електронний ресурс]. – Режим доступу <https://lexinform.com.ua/dumka-eksperta/onovlenyj-tspk-ochyma-advokata/>

**Скорик Тарас Миколайович**  
курсант ФПФODP  
Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ

## **МЕРЕЖА ЕЛЕКТРОННОГО КОНТРОЛЮ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЦІ**

Україна як суверенна держава, оголосивши істотні перетворення і реформи в усіх сферах громадського життя, стала на шлях створення дійсно демократичної держави. Підсумки останніх років свідчать про продовження певних позитивних тенденцій в економіці України. Залізничний транспорт, як одна з головних галузей економіки, призначена задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезенні вантажів. Сьогодні на долю “Укрзалізниці” випадає біля двох третин усього вантажообігу в країні. Величезні матеріальні цінності, зосереджені на транспорті, вимагають надійної охорони їх від злочинних посягань.

Разом з тим в оперативній обстановці, що склалася за останні роки на залізничному транспорті відмічається тенденція зростання злочинності, у тому числі, і найбільш небезпечних злочинів – розкрадань вантажів. При цьому, значному розкраденню на залізницях піддаються потяги з металобрухтом, прокатом чорних металів, чавуном, вугіллям, паливо-мастильними матеріалами, сільгосппродуктами.

Викладене свідчить про те, що боротьба з цим видом злочинів є одним з найважливіших завдань Національної поліції України.

Разом з тим рівень ефективності боротьби зі злочинними посяганнями

на вантажі на залізницях сьогодні не можна вважати задовільним. На Придніпровській залізниці за останній рік у сфері вантажних перевезень було розкрито лише 71% злочинів цієї спрямованості. Аналогічним визначається стан і на інших залізницях [1].

Багато в чому це пояснюється тим, що розкриття та розслідування розкрадень вантажів з потягів мають свої особливості, рух потягу дозволяє відстрочити момент виявлення факту розкрадання, що ускладнює встановлення часу і місця злочину.

Для поліпшення реалізації функцій, які покладають правоохоронними органами на вагоконтрольні пункти, мною запропоновано розробити мережу технічного контролю й супроводу вантажів, що транспортуються. У рамках викладеної концепції пропонується обладнати на вузлових, стикових і більших залізничних станціях вагоконтрольні пункти, які б здійснювали зважування вагонів з вантажем, у русі, без розчеплення вагонів, а також всі ці пункти необхідно об'єднати в єдину електронну мережу контролю вантажоперевезень Національної поліції України.

Тобто мережа повинна включати електронні вагоконтрольні пункти (ВКП), об'єднані між собою й обчислювальними центрами залізниць засобами електронної пошти. По цій мережі, у напрямку руху потягу з вантажами, від одного вагоконтрольного пункту до іншого повинна передаватися інформація натурального аркуша на потяг, а саме, порядковий номер розміщення вагона з високоліквідним вантажем у його складі, вага вантажу й вагона, станція відвантаження й призначення, номер вагона. У випадку розбіжності показань ваговимірювального устрою на ВКП й супровідній інформації на вантаж фіксується нестача вантажу у вагоні й відповідній інформації про це пересилається в лінійний підрозділ поліції й керівництву залізниці. Тобто, маємо приклад оперативного реагування на факт здійснення злочину, що дозволить по "свіжим" слідах більш ефективно його розкривати й розслідувати злочин, приймати правильні управлінські й організаційні рішення [2].

Впровадження мережі електронного супроводження вантажоперевезень дозволить оперативно виявляти на вагоконтрольних пунктах, через які слідує потяг, факт розкрадання вантажу. Тобто, основним видом повідомлень про розкрадання вантажу буде інформація ВКП. Це не означає, що зведення про розкрадання вантажу не будуть надходити від працівників залізниці, стрільців ВОХОР або поліцейських, наприклад, зі станції де потяг з вантажем зробив зупинку.

Разом з тим, я пропоную нову класифікацію типових слідчих ситуацій, які пов'язані зі створенням ВКП, і складаються на момент отримання інформації про розкрадання в залежності від місця повідомлення:

- розкрадання, інформація про яке надійшла з першого ВКП на шляху потягу після його відправлення зі станції навантаження або сортування вантажу;

- розкрадання, інформація про яке надійшла з чергового ВКП (ВКП,) на шляху руху потягу;
- розкрадання, яке виявлено під час вивантаження вантажу, але зведення ВКП, у тому числі і останнього перед станцією призначення, не вказували на факт розкрадання [3].

Остання слідча ситуація перекидає також випадок, коли розкрадання вантажу виявлено при перевірці вантажу на пункті комерційного огляду, але ВКП, обладнаний на станції не сповістив про це. Нагадаємо, що згідно проекту впровадження мережі ВКП, останні повинні бути створенні на усіх станціях, де здійснюється комерційний огляд вантажів.

Також доцільно було б визначитися із загрозами які можуть виникати під час функціонування даної мережі. Взагалі організація забезпечення безпеки інформації повинна носити комплексний характер і спиратися на всебічний аналіз можливих негативних наслідків. При цьому важливо не упустити будь-які суттєві аспекти. Аналіз негативних наслідків припускає обов'язкову ідентифікацію можливих джерел загроз, факторів, сприятливих їх прояву, і, як наслідок, визначення актуальних загроз безпеки інформації.

Виходячи з викладеного, моделювання та класифікацію джерел загроз та їх проявлень доцільно проводити на основі аналізу взаємодії наступного логічного ланцюга: **джерело загроз – фактор (уразливість) – загроза (дія) – наслідок (атака)**[4].

Аналізуючи мережу електронного супроводження вантажоперевезень і, зокрема, ВКП, можна стверджувати, що основними загрозами безпеки інформації є:

- викрадання (копіювання) інформації;
- знищення інформації;
- модифікація (викривлення) інформації;
- порушення доступності (блокування) інформації;
- заперечення дійсності інформації;
- нав'язування хибної інформації [5].

Отже, залізничний транспорт України є галуззю економіки, що визначає стан та стабільність розвитку регіонів, забезпечує внутрішні і зовнішні транспортно-економічні зв'язки. Розкрадання вантажів під час їх транспортування по залізниці завдає значний шкоду економічній безпеці держави. Тому ефективність розкриття і розслідування означених злочинів забезпечує адекватність впливу та нейтралізацію негативних чинників і наслідків. Водночас, в останні роки науковці приділяли недостатньо уваги дослідженню проблем розкриття та розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті з використанням сучасних технічних засобів. Тому під час запропонованого дослідження було розв'язане наукове завдання, що полягало в розробці методики використання методів і засобів вагового контролю вантажоперевезень для підвищення ефективності виявлення та розслідування розкрадань вантажів на залізницях.

1. Вишня В. Б., Вишня О. В. Електронні засоби контролю для розкриття розкрадань вантажів на транспорті. Науковий вісник Національної академії Національної поліції України, № 5. Київ, 2001. С. 183-188.
2. Вишня В. Б. Використання технічних засобів вагового контролю для виявлення та розкриття викрадань вантажів на залізничному транспорті : монографія / Вишня В. Б., Вишня О. В. Д. : ДДУВС, 2006. С. 156.
3. Зеленіна О.В., Вишня В.Б. Типові слідчі ситуації для розслідування розкрадань вантажів в умовах використання системі контролю вантажоперевезень на залізниці Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: Зб. наук. праць. 2017. №1. С. 221-226.
4. Домарев В.В. Защита информации и безопасность компьютерных систем. К.: DiaSoft, 1999. С. 480.
5. Антонюк А.О. Основи захисту інформації в автоматизованих системах. – К.: Київ-Могілянська академія, 2003. С. 452.

**Скорик Тарас Миколайович**  
курсант Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ

*Науковий керівник – старший викладач кафедри  
кримінального процесу ФПФОДР, к.ю.н. Гаркуша А.Г.*

## **УЧАСТЬ ПОТЕРПІЛОГО У ПРОЦЕСІ ДОКАЗУВАННЯ**

Актуальність даної теми знаходить своє відображення у сучасному практичному забезпеченні участі потерпілого у процесі доказування, а саме деяких законодавчих особливостях залучення потерпілого до даної процесуальної дії.

Для розуміння даної теми, на мою думку, доцільно розкрити два основоположних поняття наведених у темі. Це «потерпілий» та «доказування».

Відповідно до ч. 1 ст.55 КПК потерпілим у кримінальному провадженні може бути фізична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано моральної, фізичної або майнової шкоди, а також юридична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано майнової шкоди.

Загалом, законодавець надає нам чітко сформульованого ним поняття доказування у ч. 2 ст. 91 КПК, де воно полягає у збиранні, перевірці та оцінці доказів з метою встановлення обставин, що мають значення для кримінального провадження.

Але аналіз думок з приводу інтерпретації даного поняття доволі широкий і воно в основному розглядається як процес отримання сукупності доказів та обґрунтованості відповідних процесуальних рішень.

Доказування- це обґрунтування, що являє собою логічно комунікативну діяльність з переконування суду та інших учасників судочинства (адресатів