

*Дуфенюк О. М.,
доктор юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального процесу
та криміналістики факультету № 1 ІПФПНП
Львівського державного університету внутрішніх справ*

ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗШУКУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ПОКИНУЛИ МІСЦЕ ДТП

Анотація. Стаття присвячена проблематиці інформаційно-аналітичного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень. Цей напрям діяльності набуває дедалі більшої ваги та потребує розробки належного теоретично-методологічного обґрунтування та апробації в оперативно-розшуковій діяльності та слідчій практиці. На прикладі розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, продемонстровано практичну цінність інформаційно-аналітичних інструментів. Мета статті полягає у системному огляді інформаційно-аналітичного забезпечення розшуку транспортних засобів, які покинули місце ДТП. У розумінні інформаційно-аналітичного забезпечення за основу прийнято концепт, що об'єднує: *по-перше*, програмно-технічні та інші комплекси (сервери, програмне забезпечення, комунікаційне обладнання, автоматизовані робочі місця, сховища даних тощо), функціонально призначені для роботи з інформацією (збирання, узагальнення, систематизація, обробка, архівування, синхронізація і т.д.), яка може бути цінною для процесу розслідування випадків; *по-друге*, аналітичні інструменти опрацювання інформації з метою ухвалення тактичних та стратегічних процесуальних рішень. У статті виділено п'ять типових ситуацій розслідування, коли транспортний засіб покинув місце ДТП (власник (співвласник) керував транспортним засобом; власник (співвласник) передав транспортний засіб іншій особі; транспортний засіб було викрадено перед ДТП і особа водія невідома; було використано викрадені номерні знаки і особа водія невідома; було використано номерні знаки-двійники або за офіційними даними знищені номерні знаки і особа водія невідома). З'ясовано, що інформаційно-аналітичне забезпечення розслідування вказаного виду кримінальних правопорушень доцільно умовно розділити на три напрями: (1) інформаційно-аналітичне забезпечення процесу встановлення параметрів транспортного засобу, номерних знаків, маршруту його руху, персональних даних водія; (2) інформаційно-аналітичне забезпечення процесу розшуку особи, у тому числі вивчення даних відкритих джерел (OSINT аналітики), соціальних мереж на предмет наявності інформації про водія; (3) інформаційно-аналітичне забезпечення судових експертиз при розслідуванні ДТП, при яких водій покинув місце злочину. В рамках обмеженого обсягу публікації основну увагу було присвячено першому напрямку. У контексті цього обговорення розглянуто функціонування (1) електронних інформаційних ресурсів єдиної інформаційної системи МВС, (2) інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» та (3) автоматизованої інформаційно-аналітичної сис-

теми «Безпечне місто». Інші два напрями отримують докладне висвітлення у наступних публікаціях.

Ключові слова: інформаційно-аналітичне забезпечення, інформаційні системи, бази даних, оперативно-розшукова діяльність, досудове розслідування, кримінальний аналіз, процесуальні рішення, дорожньо-транспортна пригода, безпека дорожнього руху.

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортні пригоди є проблемою не тільки українських доріг. В світовому масштабі вчені говорять про неймовірні цифри завданих матеріальних збитків, травмувань та втрат у випадках настання трагічних наслідків [1]. У зоні відповідальності водіїв є правильна оцінка ситуації на дорогах, вибір оптимальних, безпечних параметрів руху, експлуатація транспортних засобів у справному стані. У зоні відповідальності територіальних громад та уповноважених державних інституцій є утримання дорожньої інфраструктури в належному стані, реагування на потреби посилення безпеки на певних ділянках, вживання заходів усунення умов, що сприяють таким подіям. У зоні відповідальності органів правопорядку є своєчасне реагування на порушення у сфері безпеки руху, якісне розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. З появою новітніх технологій та посиленням тенденції цифровізації інформаційно-аналітичні інструменти цілком закономірно розширюють свою сферу впливу, зокрема використовуються й при встановленні обставин ДТП. Дослідженню окремих методологічних питань цього процесу присвячена дана стаття.

Стан дослідження. Бібліографічною основою для праці над окресленою проблематикою склали дві групи джерел. Перша група стосується концепту «інформаційно-аналітичне забезпечення». У сучасній науковій доктрині, яка закладає теоретико-методологічні основи протидії злочинності, доволі часто у фокусі дослідницької уваги є інформаційно-аналітичне забезпечення розслідування окремих видів кримінальних правопорушень. Так, С. Томин, О. Лишак вивчали цю проблематику в контексті забезпечення діяльності з попередження, розкриття та розслідування корупційних правопорушень [2], О. Вівчар – при дослідженні організаційно-правового механізму фінансових розслідувань [3], В. Бондар – при обговоренні проблем розслідування злочинів, учинених із застосуванням вогнепальної зброї [4; 5], питань протидії тероризму [6], Є. Тищенко – при вивченні окремих аспектів розслідування злочинів, пов'язаних із одержанням неправомірної вигоди [7] і т.д. Ці праці сформулювали уявлення про існуючі в українській науці

підходи до змісту та механізмів оптимізації інформаційно-аналітичного забезпечення досудового розслідування. Окремо слід згадати наукові дослідження інформаційно-аналітичного забезпечення поліцейської діяльності (С. Пеньков, В. Шендрік [8], В. Гаркуша [9], А. Коваленко [10; 11] та ін.), які також пролили світло чи навпаки поглибили дискусію щодо окремих термінологічних питань.

Другу групу джерел становить фахова література, присвячена висвітленню різних аспектів розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (далі для потреб дослідження умовно позначатимемо ці кримінальні правопорушення аббревіатурою ДТП). Йдеться про дисертаційні роботи, присвячені проблематиці розслідування, процесу доказування, використання спеціальних знань (В. Дячук [12], Д. Карпенко [13], М. Климчук [14], І. Колеснік [15], П. Луцюк [16], П. Луцюк [17]); дослідження причин та умов, що сприяють ДТП (О. Долженкова, І. Гринько [18], І. Шаша, О. Сазонов, О. Лемешко [19], Г. Фоменко, Н. Поташева [20], І. Шевченко, М. Васильченко [21] та ін.). Цінними є також наукові публікації, які стосуються сучасних новітніх технологій дослідження обставин ДТП [22], реалізації проєкту «безпечне місто» [23–25].

Мета статті полягає у системному огляді інформаційно-аналітичного забезпечення розшуку транспортних засобів, які покинули місце ДТП.

Виклад основного матеріалу. У науці численними є дослідження змісту, структури, механізму функціонування інформаційно-аналітичного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень, тому з метою економії часу та дослідницьких ресурсів не станемо, переповідаючи різні підходи, творити нову вітку термінологічного дискурсу та приймемо за основу розуміння цього концепту як системи, що об'єднує:

по-перше, програмно-технічні та інші комплекси (сервери, програмне забезпечення, комунікаційне обладнання, автоматизовані робочі місця, сховища даних тощо), функціонально призначені для роботи з інформацією (збирання, узагальнення, систематизація, обробка, архівування, синхронізація і т.д.), яка може бути цінною для розслідування кримінального правопорушення;

по-друге, аналітичні інструменти опрацювання вказаної вище інформації з метою ухвалення процесуальних рішень у конкретному кримінальному провадженні тактичних рішень та/або стратегічних управлінських рішень в рамках реалізації стратегії протидії певному виду кримінальних правопорушень.

Застосування інструментів обох рівнів, інформаційного та аналітичного, вимагає відповідно навиків інформаційної та аналітичної роботи. Їхній зміст і водночас відмінність між ними, як зауважують О. Користін, Ю. Кардашевський [26, с. 20], А. Мовчан [27, с. 36] та ін., полягає в тому, що інформаційна робота передбачає первинну обробку інформації (збір, систематизацію, класифікацію, зберігання, кількісний аналіз), тоді як аналітична робота передбачає якісно-змістовну обробку інформації, тобто виявлення сутнісних латентних елементів, отримання нового знання, підготовка управлінських рішень. Такими прихованими «в товщі інформації» даними можуть бути серед іншого: закономірності, причинно-наслідкові зв'язки, зовнішні та внутрішні чинники, що впливають на ситуацію, цілі дій суб'єктів, ризики, оцінки загроз, патерни подій тощо [26, с. 20–21].

Узагальнюючи огляд наукових джерел та галузевого законодавства, можна резюмувати, що інформаційно-аналітичне забезпечення розслідування кримінального правопорушення передбачає:

- формування відомчих баз (банків) даних, безперервного функціонування різних інформаційних систем (підсистем), що акумулюють інформацію, яка має значення для досудового розслідування;

- надання уповноваженим користувачам автоматизованого доступу до інформаційних ресурсів в інтерактивному режимі реального часу та можливості виконання необхідних дій аналітичної обробки інформації, а також ведення системних журналів аудиту приймання-передачі інформації, реєстрації роботи програмних засобів, роботи засобів безпеки і т.д.;

- забезпечення інформаційної взаємодії різних баз даних, інформаційних систем (підсистем);

- проведення аналітичного дослідження отриманої інформації, що може мати орієнтуюче або доказове значення: попередній огляд даних у різному форматі і з різних джерел, порівняння даних, виявлення суттєвих зв'язків, оформлення та оцінка результатів, формулювання висновків;

- ухвалення тактичних процесуальних рішень, впровадження алгоритмів дій, планування розслідування на основі проведеної інформаційної та аналітичної роботи (побудова версій, проведення слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій, вжиття заходів забезпечення кримінального провадження, залучення експертів для проведення судових експертиз, надання доручень оперативним підрозділам в порядку ст. 40 КПК України тощо);

- ухвалення стратегічних рішень на основі результатів і висновків кримінального аналізу, тобто проведеної інформаційної та аналітичної роботи, вивчення динаміки, прогнозування тенденцій змін з метою протидії певному виду кримінальних правопорушень.

Важливість інформаційно-аналітичного забезпечення у діяльності органів слідства підтверджує практика розслідування ДТП у ситуаціях, ускладнених відсутністю на місці події водія-порушника та його транспортного засобу. Можна виокремити кілька типових слідчих ситуацій, які можуть виникати при розслідуванні таких злочинів (свідомо не беремо тут до уваги ситуації, коли водій залишив транспортний засіб на місці події, а сам зник, оскільки в такому випадку логічно зникає потреба розшуку транспортного засобу): (1) власник (співвласник) транспортного засобу перебував в момент ДТП за кермом; (2) власник (співвласник) транспортного засобу передав його іншій особі, яка в момент ДТП була за кермом; (3) транспортний засіб було викрадено перед ДТП і в момент вчинення кримінального правопорушення за кермом перебувала невідома особа; (4) номерні знаки було викрадено перед ДТП, розміщено на транспортному засобі, за участю якого сталося ДТП, і в момент вчинення кримінального правопорушення за кермом перебувала невідома особа; (5) на транспортному засобі, за участю якого сталося ДТП, було розміщено номерні знаки-двійники або номерні знаки, які за даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів (далі – ЄДРТЗ) знищено, і в момент вчинення кримінального правопорушення за кермом перебувала невідома особа.

Перед органами досудового розслідування та оперативними підрозділами постають важливі завдання встановлення

даних про кримінальне правопорушення та ідентифікації учасників події. Реалізація цих завдань реалізується з використанням інформаційно-аналітичних інструментів, передусім, функціональних підсистем *єдиної інформаційної системи МВС*, впроваджені постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 1024 [28]. Ця система забезпечує інформаційну підтримку та супроводження діяльності уповноважених суб'єктів і становить «сукупність взаємозв'язаних функціональних підсистем, сервісів, програмно-інформаційних комплексів, програмно-технічних та технічних засобів електронної комунікації, які забезпечують логічне поєднання та інтеграцію електронних інформаційних ресурсів єдиної інформаційної системи МВС, обробку та захист інформації, внутрішню та зовнішню інформаційну взаємодію шляхом використання функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС із спеціальними функціями» [28]. Органи досудового розслідування та оперативні підрозділи для розшуку транспортних засобів, які покинули місце ДТП, можуть аналізувати наступні масиви даних:

- дані з інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України»;
- дані з ЄДРТЗ;
- дані з Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;
- дані системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;
- дані інтегрованої міжвідомчої інформаційно-комунікаційної системи щодо контролю осіб, транспортних засобів та вантажів, які перетинають державний кордон.

Із переліку електронних інформаційних ресурсів єдиної інформаційної системи МВС актуальними для реалізації завдання встановлення даних про транспортний засіб, власника (співвласника), який ймовірно здійснював експлуатацію транспортного засобу в момент ДТП, можна назвати ресурси, об'єктами реєстрації яких є: дані персонально-довідкового обліку; видані дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху та дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; викрадені транспортні засоби, які розшуковуються у зв'язку з безвісним зникненням особи, виявлені безгосподарні транспортні засоби, а також викрадені, втрачені номерні знаки; транспортні засоби, що перетнули державний кордон [28].

Інформаційна підсистема «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» безпосередньо призначена для «обробки відомостей про транспортні засоби усіх типів (автомобілі, автобуси, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, самохідні машини, причепа та напівпричепа до них, мотоколяски, інші прирівняні до них транспортні засоби та мопеди) та номерні знаки транспортних засобів, що розшуковуються у рамках кримінального, виконавчого провадження, провадження у справах про адміністративні правопорушення, оперативно-розшукової діяльності, а також за ухвалою слідчого судді, суду» [29]. Відповідно до визначеної мети «Гарпун» серед іншого об'єднує інформацію про розшук транспортних засобів та номерних знаків в єдиному інформаційному просторі з використанням сучасних інформаційних, комп'ютерних, комунікаційних технологій; забезпечує оперативне реагування та прийняття

управлінських рішень уповноваженими суб'єктами органів поліції щодо розшуку транспортних засобів та номерних знаків; здійснює моніторинг тимчасових потоків даних про номерні знаки, що надходять із систем відеофіксації, на предмет їх розшуку, використання номерів-двійників або номерних знаків, які вважаються знищеними [29]. В інформаційній підсистемі «Гарпун» ведеться облік орієнтувань про незаконне заволодіння транспортного засобу, залишення транспортним засобом місця ДТП, неправомірну експлуатацію транспортного засобу з номерним знаком, що йому не належить, а також розшук транспортного засобу у зв'язку із незаконним заволодінням; розшук транспортного засобу, що залишив місце ДТП; розшук викраденого/втраченого номерного знака; облік знищених номерних знаків і т.д. Підстави для внесення відомостей до інформаційної підсистеми «Гарпун», питання взаємодії оперативного чергового та слідчого, який здійснює досудове розслідування, порядок припинення розшуку регламентує Інструкція з формування та ведення інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України», затверджена наказом МВС від 13 червня 2018 року № 497.

Особливої уваги заслуговує питання впровадження спеціального програмного модуля аналітичної обробки та інформування про розшук транспортного засобу або номерного знака через фото- і відеоінформацію. Джерелами такої інформації можуть бути не тільки дані зі службових технічних засобів та приладів, які мають функції фото- і відеофіксації (запису), закріплених поліцією на службових транспортних засобах або монтованих/розміщених по зовнішньому периметру доріг і будівель, але й інформація, отримана з автоматичної фото- і відеотехніки, що знаходиться в чужому володінні [29]. У цьому контексті варто згадати актуальний крайніми роками інструмент, який може бути корисним для реалізації кримінального аналізу. Йдеться про функціонування *автоматизованої інформаційно-аналітичної системи «Безпечне місто»*. Отриманий досвід засвідчує ефективність цього високотехнологічного проекту в виконання правоохоронних функцій, у тому числі розкриття правопорушень «за гарячими слідами» та затримання осіб і транспортних засобів, що знаходяться в розшуку [23, с. 106; 24, с. 280; 30, с. 128]. Цілодобовий моніторинг оперативної обстановки здійснюється за будь-яких кліматичних умов. Автономне електроживлення дозволяє вирішувати аналітичні завдання за відсутності централізованого електропостачання. За даними окремих досліджень, в українських містах вже використовується понад 11,5 тис. відеокамер і тенденція масштабування моніторингу посилюється [30, с. 128]. Цікаво, що в одному із укладених міжнародних рейтингів Київ здобув досить високе 49 місце з 6200 камерами (дві камери на 1000 жителів). За аналогічним показником співвідношення кількості жителів до кількості камер поряд опинилися Прага (Чехія), Кардіфф (Велика Британія), Бостон (США) та Рим (Італія). Безперечними лідерами виявилися міста Китаю, де в окремих мегаполісах концентрація засобів моніторингу сягнула показника кількості населення, а подекуди й перевищила це число. Іншими словами, камер більше, ніж людей! [30, с. 130–131].

Ілюстративним прикладом ефективного використання можливостей таких систем для розшуку транспортних засобів є програмний комплекс «САМАР», який використовується відділом кримінального аналізу ГУНП в Тернопільській

області [31, с. 78]. Усі камери відеонагляду системи інтегровані до інформаційної підсистеми «Гарпун», а деякі з них мають додаткову функцію розпізнавання обличчя. Обладнання дає змогу реалізувати такі заходи: (1) *проводити* розпізнавання марки, моделі, кольору та державних номерних знаків транспортних засобів; (2) *встановлювати* місце перебування транспортного засобу за заданими параметрами (час, місце перебування, номер, вид, модель, колір транспортного засобу тощо); (3) *будувати* маршрути пересування транспортного засобу; (4) *здійснювати* постійний контроль за рухом в режимі онлайн; за необхідності надавати в месенджер пуш-повідомлення з координатами камери, на яку зафіксовано транспортний засіб та фото; вмикати звукову сигналізацію та відкривати карту з актуальною позицією камери на карті, фотофіксацією, описом транспортного засобу та причин контролю; (5) *встановлювати* місця перебування транспортних засобів за архівними даними (комплекс архіває дані впродовж двох років, оскільки терміни збереження матеріалів обмежені об'ємом доступної пам'яті на сервері); (6) *реалізувати* пошук транспортного засобу за номерним знаком чи його фрагментом; (7) *додавати* транспортні засоби у список контролю за певними критеріями і т.д. Аналітичний компонент системи може автоматизовано вираховувати транспортні засоби, які є так звані «гостями» в зоні дії певної камери чи групи камер [31, с. 79].

Поряд зі значущими перевагами використання системи «безпечне місто» варто погодитися, що проблемою впровадження технології є, по-перше, відсутність єдиної концепції, яка б регламентувала розвиток таких систем на державному рівні, по-друге, потенційна небезпека несанкціонованого підключення через Інтернет неперевіраних користувачів до камер відеонагляду, що може нести загрозу державній безпеці [20, с. 129; 32, с. 146]. Втім це вже тема для подальших досліджень.

Також в умовах обмеженого обсягу публікації не вдалося розкрити питання інформаційно-аналітичних інструментів для ідентифікації та розшуку особи, у тому числі вивчення даних відкритих джерел (OSINT аналітики), соціальних мереж на предмет наявності інформації про водія, який залишив місце ДТП і переховується від органів правопорядку, а також інформаційно-аналітичне забезпечення судових експертиз, наприклад, судової експертизи матеріалів та речовин, зокрема лако-фарбового покриття, скла, полімерних матеріалів транспортних засобів у випадках, коли їх фрагменти, осипи, мікрочастинки були виявлені на місці події; експертизи матеріалів відеореєстратора у випадках необхідності вирішення ідентифікаційних завдань тощо.

Висновки. Проведене дослідження дає підстави для формулювання наступних висновків. 1. Без якісного інформаційно-аналітичного забезпечення в сучасних умовах неможливо уявити ефективне досудове розслідування кримінальних правопорушень. Цей напрям діяльності набуває дедалі більшої ваги та потребує розробки належного теоретично-методологічного обґрунтування та апробації в оперативно-розшуковій діяльності та слідчій практиці. На прикладі розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, продемонстровано важливість інформаційно-аналітичних інструментів для встановлення та розшуку осіб, які в момент вчинення ДТП керували транспортним засобом та зникли з місця події.

2. Інформаційно-аналітичне забезпечення розслідування вказаного виду кримінальних правопорушень умовно можна розділити на три напрями: (1) інформаційно-аналітичне забезпечення процесу встановлення параметрів транспортного засобу, номерних знаків, маршруту його руху, персональних даних водія; (2) інформаційно-аналітичне забезпечення процесу розшуку особи, у тому числі вивчення даних відкритих джерел (OSINT аналітики), соціальних мереж на предмет наявності інформації про водія, який керував транспортним засобом і після вчиненого ДТП залишив місце події і переховується від органів правопорядку; (3) інформаційно-аналітичне забезпечення судових експертиз при розслідуванні ДТП, при яких водій покинув місце події.

В рамках обмеженого обсягу публікації основна увага була присвячена першому напрямку. У цьому контексті розглянуто функціонування електронних інформаційних ресурсів (1) єдиної інформаційної системи МВС, (2) інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» та (3) автоматизованої інформаційно-аналітичної системи «Безпечне місто». Інші два напрями інформаційно-аналітичного забезпечення отримують докладне висвітлення у наших наступних публікаціях.

Література:

- Chand A., Jayesh S., Bhasi A. B. Road traffic accidents: An overview of data sources, analysis techniques and contributing factors. *Materials Today: Proceedings*. 2021. Vol. 47. P. 5135–5141.
- Томин С. В., Лишак О. А. Інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності з попередження, розкриття та розслідування корупційних правопорушень. *Криміналістика і судова експертиза*. 2023. Вип. 68. С. 218–227.
- Вівчар О. І. Організаційно-правовий механізм озслідувань у правоохоронній діяльності: інформаційно-аналітичний підхід. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2021. № 3. С. 82–86.
- Бондар В. С. Підвищення ефективності інформаційно-аналітичного забезпечення розслідування злочинів, учинених із застосуванням вогнепальної зброї: питання запровадження балістичного стандарту. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2018. Вип. 2. С. 206–221.
- Бондар В. С. Шляхи оптимізації інформаційно-аналітичного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень, вчинених із використанням вогнепальної зброї. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2015. Вип. 1. С. 232–241.
- Бондар В. С. Інформаційно-аналітичне забезпечення криміналістичної діяльності в процесі досудового розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних з тероризмом. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2015. Вип. 33(2). С. 137–141.
- Тіщенко Є. І. Інформаційно-аналітичне забезпечення виявлення та розслідування злочинів, пов'язаних із одержанням неправомірної вигоди. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2017. Вип. 6 (2). С. 150–153.
- Пеньков С. В., Шендрік В. В. Аналіз організації інформаційно-аналітичного забезпечення діяльності Національної поліції України. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2017. Вип. 3. С. 66–73.
- Гаркуша В. В. Особливості реформування інформаційно-аналітичного забезпечення діяльності Національної поліції. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2018. № 2 (93). С. 36–40.

10. Коваленко А. В. Інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності Національної поліції: теоретичний і практичний підхід. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2018. № 3. С. 250–254.
11. Коваленко А. В. Взаємозв'язок інформаційно-аналітичного забезпечення та наукового супроводження поліцейської діяльності в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2018. Вип. 36(2). С. 107–109.
12. Дячук В. І. Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Академія управління Міністерства внутрішніх справ. Київ, 2010. 19 с.
13. Карпенко Д. О. Техніко-криміналістичне забезпечення розслідування злочинів, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харківський національний університет внутрішніх справ. Харків, 2017. 23 с.
14. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти) : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2007. 19 с.
15. Колесник І. І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна. Харків, 2016. 225 с.
16. Луцюк П. П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2007. 16 с.
17. Луцюк П. С. Особливості процесуального доказування в ході дослідження дорожньо-транспортних пригод, вчинених в несприятливих умовах : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Академія адвокатури України. Київ, 2009. 20 с.
18. Долженкова О., Гринько І. Проблеми виникнення дорожньо-транспортних пригод та можливі шляхи їх вирішення. *Молодий вчений*. 2019. № 12 (2). С. 321–324.
19. Шаша І. К., Сазонов О. Г., Лемешко О. М. Фактори, що впливають на виникнення дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв транспортних засобів. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2007. № 37. С. 169–176.
20. Фоменко Г. Р., Поташева Н. С. Дорожньо-транспортні пригоди та їх причини. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2016. Вип. 98. С. 283–288.
21. Шевченко І. Ю., Васильченко М. С. Причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод в Україні. *Соціально-гуманітарний вісник*. 2023. Вип. 42. С. 58–61.
22. Сараєв О. В. Новітні технології дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди. *Вісник Національного транспортного університету*. 2013. № 28. С. 405–414.
23. Щур Б., Гладун Ю. Забезпечення громадської безпеки в м. Львові за допомогою автоматизованої інформаційно-аналітичної системи «безпечне місто». *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2010. Вип. 5. С. 104–108.
24. Гладун Ю. Я. Побудова автоматизованої інформаційно-аналітичної системи «безпечне місто». *Ефективність державного управління*. 2012. Вип. 32. С. 277–283.
25. Медведенко, Н., Медведенко, С. Особливості інформаційно-технічного забезпечення безпеки дорожнього руху, перспективи розвитку в умовах викликів сучасності. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 3. С. 316–320.
26. Користін О., Кардашевський Ю. Сутність та теоретичне осмислення феномену аналітики. *Реалізація філософії «Intelligence-led Policing» в системі кримінального аналізу Національної поліції України* : монографія / за заг. ред. Користіна О. Є. Київ: «ВАІТЕ», 2024. С. 19–26.
27. Мовчан А. В. Інформаційно-аналітична робота в оперативно-розшуковій діяльності Національної поліції: навч. посібник. Львів: ЛьВДУВС, 2017. 244 с.
28. Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку пріоритетних електронних інформаційних ресурсів її суб'єктів: постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 1024 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 15 серпня 2023 р. № 866). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1024-2018-%D0%BF#Text> (дата звернення 26.09.2024).
29. Про затвердження Інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України»: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 13 червня 2018 року № 497. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0787-18#Text> (дата звернення 26.09.2024).
30. Пустовіт О. Б., Крилова І. І. Обґрунтування запровадження проєктів «безпечне місто» на державному рівні в Україні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2023. № 11. С. 126–131.
31. Качунь В. А. Роль інтегрованих систем відеоспостереження у створенні надійного безпекового простору «безпечне місто» (на прикладі функціонування програмно-апаратного комплексу «САМАР»). *Актуальні питання та перспективи розвитку кримінального аналізу в правоохоронній системі України* : матеріали міжвідом. наук.-практ. конф. (Київ, 11 серп. 2022 р.) / [редкол.: С. С. Чернявський, Д. І. Овсянюк, В. В. Корольчук]. Київ : НАВС, 2022. С. 77–80.
32. Черниш Р. Ф. Єдиний інформаційний простір системи безпеки громад: позитивні та негативні аспекти функціонування. *Актуальні проблеми управління інформаційною безпекою держави* : зб. тез наук. доп. наук.-практ. конф. (Київ, 26 березня 2021 р.). Київ : НА СБУ, 2021. С. 145–147.

Dufeniuk O. Information and analytical support for the search of vehicles that left the traffic accident scene

Summary. The article is devoted to the problem of informational and analytical activities for effective pretrial investigation of criminal offenses. The purpose of the article is a systematic review of information and analytical support for the search of vehicles that have left the traffic accident scene. The understanding of information and analytical support was formed as a concept that includes: first, software, technical and other complexes, functionally intended for working with information (collection, generalization, systematization, processing, archiving, synchronization, etc.), which can be valuable for the investigation process; secondly, analytical tools for processing information for the purpose of making tactical and strategic procedural decisions. The article shows five typical investigation situations when the vehicle left the scene of the accident. It was found that the information and analytical support for the investigation of the specified type of criminal offenses should be conditionally divided into three areas: (1) informational and analytical support for the process of establishing the vehicle parameters, license plates, the route of its movement, personal data of the driver; (2) information and analytical support for the search of a person involved in a traffic collision, including the study of data from open sources (OSINT analytics), social networks regarding information about the driver; (3) information and analytical support of forensic examinations in the investigation of traffic accidents in which the driver left the crime scene. Within the limited scope of the publication, the main attention was devoted to the first direction. In the context of this

discussion, the functioning of (1) the electronic information resources of the unified information system of the Ministry of Internal Affairs, (2) the information subsystem “Harpoon” of the information and communication system “Information Portal of the National Police of Ukraine” and (3) the automated information and analytical system “Safe City” were analyzed.

The other two areas will be covered in detail in subsequent publications.

Key words: information and analytical support, information systems, databases, operational search activity, pre-trial investigation, criminal analysis, procedural decisions, traffic accident, traffic safety.