

безпеки» [6].

Враховуючи викладене, вважаємо, що під час удосконалення законодавства України про кримінальну відповідальність назву розділу XVI «Злочини у сфері використання електронно-обчислювальних машин (комп'ютерів), систем та комп'ютерних мереж і мереж електрозв'язку» Особливої частини КК доцільно змінити на «Злочини у сфері використання інформаційних технологій», а його зміст доповнити нормами про злочини проти конфіденційності, цілісності та доступності комп'ютерних даних.

#### *Література*

1. Киберпреступность страшнее финансового кризиса. URL: <https://www.crime-research.ru/news/03.12.2008/50>.

2. Киберпреступники наживаются на самых бедных. URL: <https://www.unodc.org/unodc/ru/frontpage/2018/May/much-work-to-do-and-no-time-to-waste-in-cybercrime-fight--says-un-chief>.

3. Карчевский Н.В. «Киберпреступление» или преступление в сфере использования информационных технологий? Кібербезпека в Україні: правові та організаційні питання: матеріали всеукр. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 жовтня 2016 р.). Одеса: ОДУВС, 2016. С. 10-14.

4. Карчевський М.В. Кримінально-правова охорона інформаційної безпеки України. Луганськ: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2012. 512 с.

5. Карчевський М.В. Дослідження практики використання національними судами норм про кримінальну відповідальність за злочини в сфері використання комп'ютерної техніки та мереж електрозв'язку. Злочини в сфері використання ІТ. URL: <http://www.it-crime.at.ua>.

6. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=42065](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=42065).

УДК 343.346.2(043.2)

**Лисько Т.Д.,** к.ю.н.,  
**Галатенко К.В.,** Дяченко О.С., здобувачі вищої освіти,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ: ОКРЕМІ КОНЦЕПТУАЛЬНІ АСПЕКТИ**

Останніми роками питання протидії порушенням правил дорожнього руху й експлуатації транспорту привертає все більше громадської уваги та викликає цікавість науковців. Автомобільний транспорт відіграє дедалі більшу роль у суспільному та особистому житті кожної людини, оскільки саме він сприяє задоволенню потреб усього суспільства в перевезенні

пасажирів і вантажів на будь-яку відстань. Так, щорічно в Україні в результаті дорожньо-транспортних пригод гине 5–7 тисяч українців, а 30–40 тисяч отримують тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості. Ці показники є одними із найбільших у Європі.

В сучасному світі посилюється роль транспорту, зростає його значення для суспільства. Відповідно, відносини, які виникають у процесі експлуатації транспорту, потребують особливої охорони. Українське кримінальне право в частині встановлення кримінальної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту відповідає сучасним вимогам та міжнародним стандартам, проте, на нашу думку, не є достатньо дієвим. Стаття 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України) містить склад кримінального правопорушення, що встановлює відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Зазвичай у науковій літературі основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, що розглядається, визначається безпека руху або експлуатації транспорту, а додатковим обов'язковим – життя та здоров'я людини, власність тощо. Але, на думку окремих авторів, це стосується не всіх складів, які входять у розділ XI Особливої частини КК України [1, с. 199].

Слід наголосити, що відповідне діяння посягає на життя та здоров'я особи опосередковано, шляхом порушення певних спеціальних правил, воно має кваліфікуватися за відповідними статтями, які забезпечують кримінально-правову охорону суспільних відносин у сфері регулювання таких спеціальних правил.

Об'єктивна сторона складу даного злочину, складається з діяння у виді порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту; наслідків у виді середньої тяжкості тілесних ушкоджень (ч. 1 ст. 286 КК України), тяжких тілесних ушкоджень або смерті (ч. 2 та ч. 3 ст. 286 КК України); причинного зв'язку між діянням та наслідками, що настали [2, с. 122-123].

Між порушенням особою правил безпеки руху або експлуатації транспорту та відповідними наслідками повинен бути встановлений причинний зв'язок. За його відсутності кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, виключається.

Місце та обстановка вчинення кримінального правопорушення не є обов'язковими ознаками складу, передбаченого у ст. 286 КК України, саме тому, кримінальна відповідальність настає незалежно від того, де саме було порушено суб'єктом правила безпеки руху або експлуатації транспорту [2, с. 125].

Окремим різновидом порушення правил безпеки руху, який отримує

самостійну кримінально-правову оцінку, є залишення особою, яка керує транспортним засобом, потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди без допомоги. Якщо заподіяння шкоди потерпілому сталося внаслідок порушення водієм правил безпеки руху або експлуатації транспорту, і він залишив потерпілого без допомоги, покинувши місце вчинення кримінального правопорушення, таке діяння має кваліфікуватися за сукупністю злочинів, передбачених ст.ст. 286 та 135 КК України [5, с. 16].

Суб'єкт аналізованого кримінального правопорушення спеціальний – ним є особа, яка керує транспортним засобом [3, с. 110-111].

Таким чином, особа, яка керує транспортним засобом, як суб'єкт злочину – це фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку, контролює процес руху транспортного засобу (незалежно від того, чи рухається він своїм ходом, чи за допомогою буксирування) і має можливість втручання у цей процес шляхом зміни напрямку або швидкості руху транспортного засобу [4, с. 35].

Отже, на сьогоднішній день Україна є лідером у Європі за кількістю ДТП та кількістю кримінальних правопорушень, що пов'язані з експлуатацією транспорту. В контексті ст. 286 КК України кримінальна відповідальність застає за ДТП, в результаті якої потерпілому спричинено середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть особи (осіб). Щороку тисячі людей гинуть внаслідок кримінальної протиправної недбалості або самовпевненості осіб, які керують транспортними засобами, десятки тисяч людей отримують тілесні ушкодження. Наразі, правопорушників не стримують ані високі штрафи, ані загроза позбавлення волі. Тому вважаємо, що слід ширше використовувати спеціальні заходи щодо превенції транспортних кримінальних правопорушень.

#### *Література*

1. Осадчий В.І. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194–201.

2. Кримінальне право (Особлива частина): підручник / за ред. О.О. Дудорова, Є.О. Письменського. Т. 2. Луганськ, 2012. 704 с.

3. Харь І.О. Суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Юридична наука*. 2017. № 2. С. 99–124.

4. Данилевський А.О. Особа, яка керує транспортним засобом, як суб'єкт правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху: матеріали круглого столу* (м. Кривий Ріг, 11 травня 2017 р.). Кривий Ріг, 2017. С. 30–35.

5. Бурдін В.М. Деякі аспекти кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК України. *Новітні кримінально-правові дослідження*. 2016: зб. наук. пр. / відп. ред. О.В. Козаченко. Миколаїв, 2016. С. 13–17.

УДК 343.611(043.2)

**Лисько Т.Д.**, к.ю.н.,  
**Рєпіна Є.Ю., Устименко О.О.**, здобувачі вищої освіти,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРАВО НА ЖИТТЯ ЛЮДИНИ: ЧАСОВІ МЕЖІ В КОНТЕКСТІ СУЧАСНОГО КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА УКРАЇНИ**

Право на життя є одним із основних і невід’ємних прав людини, адже за відсутності цього права неможливо реалізовувати інші права людини. Право на життя – загально визнане і природне право людини, суть якого полягає в тому, що жодна людина не може бути свавільно позбавлена життя. У ст. 3 Конституції України вказано, що людина, її життя і здоров’я, честь і гідність, недоторканість і безпека визначаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Відповідно до ст. 27 Конституції України кожна людина має невід’ємне право на життя. Ніхто не може бути свавільно позбавлений життя. Обов’язок держави – захищати життя людини [1].

Життя прийнято визначати як спосіб або період існування когонебудь, тому, беззаперечно, визначення початку та кінця такого періоду має досить важливе кримінально-правове значення. Основною проблемою регулювання відносин, що пов’язані з правом на життя, на нашу думку, є невизначеність підходів щодо виникнення та припинення життя людини у біологічному вимірі. Тож, перш за все, вважаємо за доцільне, дослідити трактування моменту виникнення життя з точки зору медицини.

Медицина визнає, що життя людини проявляється в двох періодах: внутрішньоутробному та позаутробному. Внутрішньоутробний період характеризується тим, що життя нового людського організму виникає внаслідок запліднення, тобто з моменту зачаття і до повного виокремлення плоду з черева матері. Цей період характеризується відносною автономністю існування плоду в організмі матері. В свою чергу, внутрішньоутробний або пренатальний період підрозділяється на два: ембріональний та фетальний (плідний). Впродовж першого відбувається формування органів і частин тіла, його тривалість вісім тижнів. У фетальний період головним чином збільшуються розміри і завершується утворення органів. Позаутробний період можна окреслити існуванням дитини незалежно від організму матері, тобто має місце