

Голові разової спеціалізованої
вченої ради ДФ 64.502.013
у Науково-дослідному інституті
вивчення проблем злочинності
імені академіка В.В. Сташиса НАПрН України
доктору юридичних наук, доценту
Олександрю Пащенко

ВІДГУК
офіційного опонента доктора юридичних наук, професора
Мисливого Володимира Андрійовича
на дисертацію Квітки Олександра Олексійовича
на тему «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки
польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного
транспорту», що подана до разової спеціалізованої вченої ради
на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право»
зі спеціальності 081 «Право»

Актуальність теми дисертаційного дослідження. Загальний зміст і основні положення дисертації Квітки О. О. показують, що її автор розглядає предмет дослідження з огляду на досягнення сучасного рівня науково-технічного прогресу у галузі транспортної інфраструктури, яка забезпечує потреби розвитку великого спектру цивілізаційних зв'язків, пов'язаних з умовами життєдіяльності планетарного соціуму. Здобувач цілком виправдано обрав для дослідження повітряний транспорт як один із прогресивних його видів, ринок послуг якого та доступність у різних галузях швидко зростає, впроваджуються технологічні новації, а висока мобільність, спроможність долати великі відстані у найкоротший час, відносна свобода пересування та дій у межах повітряного простору створюють йому високу конкуренцію порівняно з наземним середовищем. Важливим трендом сьогодення виявився потужний технологічний розвиток безпілотних літальних апаратів та їх проникнення в різні сфери життя суспільства, що, зокрема, знайшло свій прояв у військовій сфері.

Дисертант обґрунтовано прогнозує подальший розвиток галузі повітряних суден та використання безпілотних апаратів в аграрному секторі (охоронні, агрохімічні, спостережні функції), у спортивних, розважальних та інших суспільно корисних цілях.

З іншого боку, розвиток технологій у цих сферах породжує нові виклики і загрози, адже експлуатація повітряних суден містить у собі потенціал джерел підвищеної небезпеки, що обумовлено такими факторами, як: особливості середовища руху, відсутність надійних технологій рятування екіпажу і пасажирів, висока потенційна тяжкість наслідків при катастрофі повітряного судна. Ці та інші фактори вимагають з боку держави необхідності гарантування безпеки польотів повітряних суден як самим регулюванням авіаційних відносин так і дотриманням правил безпеки польотів шляхом правового забезпечення їх охорони, встановленням ефективного механізму юридичної відповідальності за їх порушення, а також застосуванням кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки польотів повітряних суден, зокрема особами, які не є працівниками повітряного транспорту.

Розглядаючи витоки обраної проблеми дослідження, дисертант справедливо вказує на те, що підстава кримінальної відповідальності за порушення правил повітряних польотів вказаними суб'єктами вперше з'явилась у КК України 2001 року, а отже існує нетривалий час. При цьому важливим є те, що дослідник, не вдаючись до зайвої гіперболізації предмета дослідження, наводить виключно об'єктивні дані щодо цього рівня кримінальних правопорушень за вказаний період, відзначаючи, що за понад 20-річний період існування статті 281 КК за даною статтею судами було засуджено 24 особи, закрито провадження щодо 13 осіб (С. 18-19).

Актуальність теми дослідження обумовлюється також тим, що питання кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки польотів повітряних

суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, знайшли лише фрагментарне висвітлення в працях таких учених, як: С. Р. Багіров, С. Г. Волкотруб, В. С. Гуславський, О. О. Дудоров, В. В. Ємельяненко, А. В. Звіряка, В. І. Касинюк, М. Й. Коржанський, З. Г. Корчева, Т. Д. Лисько, С. Я. Лихова, В. А. Мисливий, В. О. Навроцький, В. І. Осадчий та деяких інших авторів, але не були досліджені на монографічному рівні, що нерідко викликає дискусійні питання як в теорії, так і на практиці. Отже, виходячи з цього слід визнати, що дослідження питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, є актуальним та таким, що має теоретичну та прикладну складові.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами підтверджується тим, що дослідження Квітки О. О. виконано згідно з науково-дослідною роботою Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України «Проблеми формування сучасної доктрини кримінального права України» (номер державної реєстрації: 0117U000285). Тема дисертації узгоджується зі Стратегією розвитку наукової діяльності Національної академії правових наук України на 2016–2020 рр. (затверджено загальними зборами НАПрН України 03.03.2016), Стратегією розвитку Національної академії правових наук України на 2021–2025 рр. (затверджено загальними зборами НАПрН України від 26.03.2021), Стратегією розвитку Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України на 2016-2020 рр. (затвердженою протоколом вченої ради від 25.05.2016 р. № 5), Стратегією розвитку Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України на 2021-2025 рр. (затверджено вченою радою від 24.03.2021 р. № 3). Тема дисертації затверджена вченою радою Науково-

дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України (затверджено вченою радою НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України № 4/2 від 29.11.2017) (С. 16).

Ступінь обґрунтованості положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації забезпечується кількома складовими, якими є: різноманітна джерельна база, опрацьована дисертантом, презентована значною кількістю вітчизняної та іноземної юридичної літератури, а також спеціальних джерел з різних галузей знань (311 найменувань), узагальнення наукових праць учених у галузі кримінального, адміністративного і транспортного права, а також опрацювання довідкової літератури та енциклопедичних джерел, пов'язаних з темою дисертації, використання результатів проведених наукових досліджень в якості підґрунтя, аргументів для авторських суджень та внесених пропозицій; вивчення національного законодавства щодо протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також міжнародних правових актів, кримінального, кримінального процесуального, адміністративного та іншого галузевого законодавства і нормативно-правових актів України з питань дисертації, належна структура змісту та логіка викладення матеріалів дослідження, здатність творчо і коректно вести наукову дискусію з принципів питань, що дозволило здобувачу досягти мети дослідження та його завдань. У цілому їх реалізацію підтверджують проміжні та загальні висновки дисертації.

Результати наукового дослідження, що виносяться на захист, здобуті автором із застосуванням належно обраного наукового інструментарію, що сприяв розкриттю його творчих здатностей. Зміст роботи та її основних положень доводить, що робота виконана за вірно обраною методологією, а саме – поєднання загальнофілософського діалектичного методу пізнання із застосованим для досягнення мети дослідження загальнонаукових і спеціальних методів

наукового дослідження, зокрема таких, як: догматичний, системно-структурний, системно-функціональний, системних зв'язків норм, формально-юридичний, історико-правовий та статистичний методи дослідження.

Емпіричну базу склали напрацьовані автором під час дослідження: сукупність вироків, винесених судами за ст. 281 КК, що перебувають у публічному доступі (15 вироків); три постанови про закриття проваджень за ст. 281 КК; три постанови у справах про адміністративні правопорушення; постанови Пленуму Верховного Суду України щодо застосування кримінального законодавства, пов'язаного із темою дисертаційного дослідження; практика Верховного Суду, необхідна для інтерпретації окремих ознак складу порушення правил повітряних польотів та суміжних з ним діянь; положення проєкту нового Кримінального кодексу України, підготовленому робочою групою з питань розвитку кримінального права в частині, що стосується предмета дослідження.

Повнота викладу наукових положень, висновків і рекомендацій дисертації в опублікованих автором наукових працях. Основні теоретичні положення і висновки дисертаційного дослідження оприлюднені у шести наукових працях, з яких три наукових статті опубліковані у наукових виданнях України, визнаних фаховими з юридичних наук, однієї статті, опублікованій в іноземному науковому виданні і двоє тез наукових доповідей (С. 247-248). У сукупності вказані друковані роботи здобувача достатньо повно відображають зміст основних положень і висновків його дисертаційного дослідження та дозволяють науковій громадськості ознайомитися з ними.

Результати дисертації пройшли відповідну апробацію, а її основні положення та висновки обговорювались на засіданнях відділу дослідження проблем кримінального права НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Окрема результати дисертації оприлюднено на науково-практичних конференціях та круглих столах, а саме: міжнародному круглому столі «Актуальні проблеми

кримінально-правової охорони громадської безпеки» (м. Харків, 18.05.2018 р), науковій конференції за результатами роботи фахівців Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України за фундаментальними темами у 2018 р. (м. Харків, 26.03.2019 р.) (С. 22).

Практичне значення отриманих результатів дослідження полягає в можливості використання сформульованих у дисертації висновків, пропозицій та рекомендацій: у правотворчій діяльності – при внесенні змін і доповнень до КК, спрямованих на вдосконалення кримінально-правової охорони безпеки руху й експлуатації транспорту; у правозастосуванні – при кваліфікації кримінальних правопорушень, передбачених ст. 281 КК, та кваліфікації суміжних правопорушень; у науково-дослідницькій діяльності – для подальших теоретичних та теоретико-прикладних наукових розвідок проблематики відповідальності за порушення правил повітряних польотів зокрема та правил безпеки руху і експлуатації транспорту загалом; у навчальному процесі – при викладанні курсів навчальних дисциплін з кримінального права та підготовці підручників, навчальних посібників і науково-практичних коментарів; у правоохоронній діяльності – при здійсненні просвітницьких заходів і роботи з підвищення кваліфікації суддів і працівників правоохоронних органів.

Наукова новизна рецензованої роботи полягає у тому, що дисертація є першим у науці кримінального права України комплексним теоретичним і прикладним дослідженням кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками транспорту. У результаті дослідження автором дисертації сформульовано низку теоретичних положень, висновків і рекомендацій, які мають наукову новизну та практичне значення, що є цілком достатнім для роботи рівня дисертації на здобуття ступеня доктора філософії.

До основних наукових результатів, що становлять її новизну, належать такі: на підставі комплексного дослідження безпосереднього об'єкта порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК) встановлено, що основним об'єктом цього кримінального правопорушення є суспільні відносини, що забезпечують безпеку польотів повітряних суден; окреслено механізм заподіяння шкоди охоронюваному об'єкту і встановлено кореляцію в цьому механізмі основного і додаткових обов'язкових об'єктів; визначено фізичні, соціальні та юридичні ознаки повітряного судна як предмета порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК); обґрунтовано доцільність виділення двох видів суспільно небезпечних наслідків порушення правил повітряних польотів: основного – зниження встановленого для повітряних польотів рівня безпеки, та похідних від нього додаткових, які безпосередньо вказані у чч. 1–3 ст. 281 КК; обґрунтовано виділення двох видів суб'єктів цього кримінального правопорушення: 1) діяльність яких унормована (наявне свідоцтво авіаційного персоналу, допуск до здійснення діяльності), 2) діяльність яких не внормована (сторонні щодо безпеки повітряних польотів особи); аргументовано, що така пропозиція має практичне значення при вирішенні питань про суб'єктивну сторону та вплив на кваліфікацію вчиненого; обґрунтовано положення щодо доцільності часткової декриміналізації кримінального правопорушення за ч. 1 ст. 281 КК шляхом виключення з цієї норми кримінальної відповідальності за діяння, пов'язане зі створенням загрози (небезпеки) для життя людей або настання інших тяжких наслідків; аргументовано необхідність визначення великої майнової шкоди у розмірі, що в 300 і більше разів перевищує н.м.д.г., шляхом доповнення ст. 281 КК відповідною приміткою; встановлено співвідношення порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК) з іншими правопорушеннями розділу XI Особливої частини КК, зокрема проведено відмежування цього діяння від суміжних кримінальних правопорушень, передбачених статтями 276-1, 282 і 291

КК, розроблено правила кваліфікації їх за сукупності та за наявності конкуренції відповідних норм (С. 19-20).

Поряд з цим у роботі вдосконалено: положення про родовий об'єкт транспортних кримінальних правопорушень, зокрема доведено, що норми розділу XI Особливої частини КК спрямовані на забезпечення безпеки руху та експлуатації приватного транспорту і транспорту загального, відомчого користування, механічного і немеханічного, у т. ч. і транспорту, що не входить до єдиної транспортної системи України; положення про видовий об'єкт порушення правил повітряних польотів, зокрема таким запропоновано вважати суспільні відносини щодо забезпечення безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту, а також обґрунтовано особливості повітряного транспорту, які детермінують виділення видового об'єкта; положення про форми та зміст вини у складі порушення правил повітряних польотів, зокрема доведено, що вона може полягати в кримінально протиправних самовпевненості чи недбалості або в змішаній формі вини (С. 20).

У дисертації набули подальшого розвитку: систематизація транспортних кримінальних правопорушень за видовими об'єктами шляхом виокремлення безпеки руху та експлуатації транспорту: а) залізничного, б) водного, в) повітряного, г) автомобільного та іншого, допущеного до участі в дорожньому русі, г) магістрального трубопровідного; положення про обсяг поняття «повітряне судно», яке позначає предмет порушення правил повітряних польотів: воно охоплює цивільні і державні, механічні та немеханічні, важчі за повітря та легші за повітря, пілотовані та безпілотні (керовані або некеровані) повітряні судна; положення про тлумачення поняття «працівник повітряного транспорту» та визначення у зв'язку з цим суб'єкта порушення правил повітряних польотів, зокрема працівник повітряного транспорту має характеризуватися такими ознаками: належність до авіаційного персоналу; перебування у трудових

відносинах з підприємствами, установами чи організаціями, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; наявність обов'язків, що стосуються забезпечення безпеки польотів повітряних суден (С. 20-21).

Оцінка змісту та оформлення дисертації. Дисертаційне дослідження Квітки О. О. складається з анотації, 4 розділів, що містять 8 підрозділів, висновків до кожного розділу, загальних висновків, списку використаних джерел та 2 додатків.

Викладений у науковій праці матеріал має логічну та послідовну побудову, дисертацію оформлено відповідно до встановлених МОН України вимог, зміст роботи викладено грамотною літературною мовою, що відрізняється науковим стилем. Положення, висновки та пропозиції автора, що сформульовані в дисертації, характеризуються своєю послідовністю, завершеністю та належною обґрунтованістю. Аналіз змісту та основних положень дисертації, наукових публікацій автора дає підстави вважати, що дослідження виконано здобувачем самостійно. Усі положення та висновки дисертації розроблені особисто та ґрунтуються на власних дослідженнях автора. Зміст дисертації показує, що вона відповідає заявленій дисертантом спеціальності (081 – «Право»). Дисертація є самостійною завершеною науковою працею, в якій відсутні ознаки плагіату та порушення академічної доброчесності. Використані в дисертації статистичні та аналітичні матеріали, судово практика, літературні джерела містять коректні посилання.

Анотація містить короткий зміст дисертації, який характеризує основні положення, що розглядаються в роботі, а отже розкриває сутність дослідженої проблематики.

У *вступі* обґрунтовується вибір теми дослідження та її актуальність, висвітлюється ступінь її наукової розробленості, зв'язок теми з науковими програмами, планами, темами, грантами, формулюються об'єкт, предмет, мета та

завдання дослідження, визначаються теоретико-методологічні основи й нормативно-правова, інформаційна та емпірична бази дослідження, обґрунтовується наукова новизна одержаних результатів, їх практичне значення, форми апробації та структура дисертаційної роботи.

У *Розділі 1* дисертації автор розглядає об'єкт порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту.

Так, зокрема, у *підрозділі 1.1* проаналізовано вчення про родовий і безпосередній об'єкти кримінальних правопорушень у кримінальному праві, а також піддано доктринальному висвітленню їх в межах предмета дослідження. Уявляють наукову цікавість підходи автора щодо структури єдиної транспортної системи в країні та місця в ній і класифікації окремих видів транспорту та транспортних засобів (С. 32-35). Важливим є обґрунтування дисертантом поняття родового об'єкта транспортних кримінальних правопорушень (С. 38), а також визначення видових об'єктів (С. 41-43).

У *підрозділі 1.2* значної уваги приділяється розгляду безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК України, а також надається поглиблений аналіз додаткових безпосередніх об'єктів (С. 56-60). Заслуговує на позитивну оцінку звернення Квітки О. О. до питання механізму заподіяння шкоди (С. 60-62).

Зважаючи на те, що у кримінально-правовій нормі законодавець указує лише на один матеріальний об'єкт діяння, передбаченого ст. 281 КК – повітряне судно, значної уваги автор у *підрозділі 1.3* приділяє предмету кримінального правопорушення, розглядаючи його під кутом зору фізичних, соціальних та юридичних ознак, спираючись на Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, Авіаційні правила України, а також аналіз судової практики, наводячи їх

відповідну класифікацію, що є безумовним внеском дисертанта в теорію кримінального права (С. 66-70).

У *Розділі 2 дисертації* здійснено аналіз об'єктивної сторони порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту. Так, зокрема, у *підрозділі 2.1* висвітлюються особливості бланкетної диспозиції ст. 281 КК України з огляду на законодавче формулювання «правила безпеки польотів ПС» (С. 79-80), при цьому виключно позитивної оцінки заслуговує застосування автором критеріїв, наданих у положеннях Закону України «Про правотворчу діяльність», які автор творче використовує для аналізу нормативно-правової бази предмета дослідження (С. 81) та її значення при визначенні об'єктивних ознак діянь, що розглядаються в роботі, та визначення алгоритму при їх розслідуванні та судовому розгляді (С. 87-91). Заслуговує на увагу здатність дослідника обґрунтовувати свої висновки посиланнями на приклади із опрацьованої ним судової практики, а також наукова цінність визначення поняття діяння в контексті ст. 281 КК України (С. 93).

У *підрозділі 2.2* дисертант піддає розгляду суспільно небезпечні наслідки діяння, передбаченого ст. 281 КК України, приділяючи значної уваги такому з них, як створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків (С. 95-109). Слід відзначити, що здобувач всебічно піддає критичному аналізу різні доктринальні положення щодо цього наслідку, відповідні надбання практики Верховного Суду України (С. 96-97), матеріали опрацьованих ним судових вироків (С. 101-103), зрештою роблячи найбільш переконливий висновок про шлях декриміналізації делікту створення небезпеки з метою запобігання необґрунтованого засудження осіб (С. 108-109).

У *підрозділі 2.3* окремої уваги надано причинному зв'язку, в якому уявляє інтерес використання дисертантом з арсеналу визначеної ним методології цільового (телеологічного) підходу, суть якого у контексті застосування ст. 281 КК

зводиться до того, що будь-яке правило безпеки польотів має нормативну мету запобігання настанню певних негативних наслідків (С. 125). Тож порушення буде вважатися діянням тільки у випадку, якщо воно викликає результат, на запобігання якого було розраховане відповідне правило.

У *Розділі 3 досліджено* суб'єктивні ознаки порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, зокрема *підрозділ 3.1* присвячено суб'єкту порушення правил повітряних польотів, в якому автор наводить корисні для теорії та правозастосовної практики комплексні підходи щодо класифікації суб'єктів даного складу кримінального правопорушення (С. 146-149).

Підрозділ 3.2 містить висвітлення проблемних питань, пов'язаних із суб'єктивною стороною аналізованого кримінального правопорушення, що розкривають форми і види вини, які знаходять свій прояв у суб'єкта при вчиненні вказаних діянь. Уявляється важливим ставлення дисертанта до «змішаної форми вини», яка вважається дискусійною, але підтримується автором з наведенням відповідних аргументів (С. 167-170), поглиблення доктринального тлумачення автором питань «злочинного невігластва» (С. 171-173), а також наведення додаткових аргументів на користь «необережного співзаподіяння» (С. 175-176).

Розділ 4 «Порушення правил повітряних польотів та інші кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: проблеми відмежування та кваліфікації за сукупності» присвячений вирішенню складних проблем кримінально-правової кваліфікації діянь, передбачених ст. 281 КК, їх відмежуванню та кваліфікації за сукупністю. У вказаному розділі висвітлені важливі питання методології означених проблем, відповідно до якої здійснено відмежування діянь, передбачених ст. 281 КК України, від: порушень правил використання повітряного простору (ст. 282 КК); порушень правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК);

здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин (ст. 276-1 КК) та від інших кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, передбачених нормами статей 277–280 і 291 КК (С. 183-205). Положення цього розділу є суттєвим науковим доробком дисертанта, оскільки розв'язують низку теоретико-прикладних питань, які не були предметом дослідження попередників здобувача.

У цілому позитивно оцінюючи рецензовану роботу, варто звернути увагу на певні протиріччя, дискусійні положення, які потребують додаткової аргументації здобувача або спеціальних пояснень під час захисту дисертації.

1. У рамках розгляду проблеми родового і видового об'єктів предмета дослідження дисертант приєднується до позиції вчених, які піддають критиці заміну використаного законодавцем опису назви розділу XI як «кримінальні правопорушення проти безпеки руху...» формулюванням «кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху...», вважаючи, що зміст терміну «сфера» не дозволяє визначити сутність розглядуваного кримінального правопорушення. При цьому обґрунтовуючи свою позицію дисертант відзначає, що визначення родового об'єкта через формулювання «у сфері використання транспорту» буквально охоплює всю сукупність кримінальних правопорушень (навіть нетранспортних), які можуть бути вчинені в середовищі функціонування різних видів транспорту» (С. 27).

На наш погляд, формулювання «кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху...» є відповідним для визначення сутності суспільних відносин, які охороняються нормами розділу XI КК України, оскільки: поняття «сфера» за своєю абстракцією є цілком прийнятною для категорії «суспільні відносини»; при всій однорідності ці суспільні відносини мають свої особливості, а термін

«сфера» є таким, що забезпечує їх консолідацію; фактично всі закони, що регулюють діяльність транспорту використовують термін «сфера»; поняття «сфера» є визнаним науковим продуктом у кримінально-правовому контексті, яка отримала законодавче закріплення у назвах п'яти розділів Особливої частини чинного КК України. Принагідно відзначимо, що проєкт нового Кримінального кодексу України також використовує це поняття як у назвах окремих розділів, так і формулюваннях кримінально-правових норм.

Враховуючи що предмет даного кримінального правопорушення розглядається як ознака об'єкта посягання, привертає увагу звернення дисертанта до проблеми розуміння транспортних засобів, з приводу чого він відзначає, що «вузьке розуміння механічного транспорту засноване на протиставленні механічного та немеханічного транспортних засобів, що має нормативне підґрунтя, у т. ч. й у законі про кримінальну відповідальність» (С. 34). «У зв'язку з цим, – продовжує автор, – визначення родового об'єкта кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI, через вказівку виключно на всі види механічного транспорту не дозволяє чітко встановити обсяг охоронюваних цим розділом відносин. Таким чином, *норми розділу XI de lege lata спрямовані на забезпечення безпеки руху та експлуатації як механічного, так і немеханічного транспорту*» (С. 35). Такий розподіл транспортних засобів на види вдається неконструктивним не лише для природничих (технічних) наук, але й невдалим у кримінально-правовому аспекті, у всякому разі таким, що не задовольняє потреби правозастосовної практики, а отже дисертанту, виходячи з наукових інтересів свого дослідження, варто було б запропонувати власний підхід щодо вдосконалення класифікації видів транспортних засобів.

2. На сторінці 87 роботи Квітка О. О., розглядаючи у підрозділі 2.1 «Суспільно небезпечне діяння» вказану ознаку складу кримінального правопорушення відзначає, що «встановлення суспільно небезпечного діяння,

передбаченого ст. 281 КК, насправді може виявитися непростим завданням для органів розслідування та суду і потребує певного *алгоритму*». При цьому автор пропонує, що «по-перше, необхідно серед масиву нормативних документів відшукати ті, які стосуються конкретного практичного випадку», а далі пропонує для розгляду певні обставини, які можуть бути предметом кримінального правопорушення, та необхідність звертання до актів, які регламентують експлуатацію певного виду повітряного судна, стандартів та технічних регламентів, наводячи та розглядаючи приклади із судової практики. Ця частина праці має надто важливе значення, оскільки вона спрямована на розкриття сутності об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК України, у зв'язку з чим автору слід було привернути увагу не стільки алгоритму розслідування, оскільки це питання все-таки більш процедурне, а кримінально-правовому аналізу ознак об'єктивної сторони цих діянь (спосіб, обстановка, місце та ін.), з'ясовуючи механізм їх вчинення та його генезу, тобто те, що взагалі не було предметом дослідження щодо цього складу кримінального правопорушення.

У цьому відношенні важливим у роботі є звернення дисертанта до опосередкованих дій, пов'язаних з керуванням безпілотними повітряними апаратами, якщо особа використовує повітряний простір і може при цьому за певних умов вчинити суспільно небезпечне діяння (порушення), яке призведе до наслідків, зазначених у диспозиції ст. 281 КК, що в окремих випадках супроводжується створенням різноманітних аварійних ситуацій (С. 92). Проте таке звернення є дещо фрагментарним, а отже в сучасних умовах заслуговує на більшу увагу.

3. При аналізі причинного зв'язку автор торкається проблеми порушення правил при вчиненні необережних кримінальних правопорушень декількома відповідальними за технічний стан безпеки особами, що в теорії кримінального

права іменується необережним співзаподіянням. «У деяких випадках, – вказує автор, – для злету ПС потрібні зусилля кількох осіб або сам процес керування польотом відбувається за допомогою спільних дій екіпажу ПС чи операторів БПЛА. Тому таку ситуацію, пов'язану із порушенням правил повітряних польотів, не можна виключити й при тому, що взаємодіючі порушення правил польотів пілотами різних ПС призвели до загального наслідку, передбаченого ст. 281 КК (С. 127). Цілком погоджуючись з цим висновком здобувача, зауважимо, що це важливе положення повинно було зайняти належне йому місце також у межах об'єктивної сторони даного складу кримінального правопорушення.

У цьому контексті, уникаючи повернення до проблеми необережного співзаподіяння при дослідженні суб'єктивної сторони, здобувачу було б корисним не приєднуватися до відомої і досить невдалої, на наш погляд, спроби Верховного Суду України наблизитись до визначення цього явища (С. 177), а піддати власному аналізу поняття необережного співзаподіяння у проєкті нового КК України з огляду на його трансформацію.

Здобувач при розгляді причинного зв'язку між порушенням правил безпеки польотів повітряного судна та передбаченими ст. 281 КК наслідками вважає, що причинний зв'язок здійснюється за правилами, розробленими наукою кримінального права, в основі яких – теорія необхідного спричинення. При цьому він робить висновок про істотну роль у ланцюгу причинності декількох різних за своєю природою умов (факторів), серед яких потребують виокремлення ті, що були визначальними та закономірно потягнули настання наслідку (С. 130). Однак при цьому залишається без відповіді питання про те, які саме умови (фактори) дисертант визнає такими?

4. Безумовної підтримки заслуговує думка дисертанта про забезпечення правової регламентації автоматизованих та автономних транспортних засобів, що на сьогодні, безумовно, є актуальною і не надуманою з огляду на досягнення

науково-технічного прогресу. Водночас, на наш погляд, здобувач все ж таки припускає помилку, коли зауважує, що «відповідальність, а особливо – кримінальна, штучного інтелекту як певної електронної особи, є питанням передчасним та малоперспективним» (С. 135, 179). Навпаки, на сьогодні вирішення цього питання є найгострішим для подальшого розвитку безпілотного автомобільного транспорту.

5. При висвітленні суб'єктивної сторони порушення правил повітряних польотів у рамках змішаної форми вини (прямий умисел + кримінально протиправна недбалість) автор, не вважаючи «кримінально протиправне невігластво» перешкодою для притягнення суб'єкта до відповідальності, вказує на такі категорії, як «пропорційність до ступеня невігластва», «нульовий досвід» (С. 172-173), що викликає до дисертанта питання відносно існуючих у нього пропозицій щодо можливої диференціації невігластва *за конкретними його ступенями*, що взагалі є важливим для об'єктивної кримінально-правової оцінки цього явища.

6. Підтримуючи дисертанта в частині *de lege ferenda* вдосконалення редакції ст. 281 КК України вважаємо, що словосполучення «порушення правил безпеки польотів повітряних суден...» у диспозиції частини першої цієї статті (С. 189, 213) можна запропонувати замінити на конструкцію «порушення законодавчих та інших нормативно-правових актів в частині порушення правил безпеки польотів повітряних суден...» як таку, що враховує у першу чергу юридичну силу та значення галузевого законодавства, а не лише правила підзаконних актів, що регламентують цю сферу. У цьому сенсі певним взірцем може бути формулювання диспозиції ст. 271 «Порушення вимог законодавства про охорону праці» КК України.

Насамкінець слід зазначити, що дисертант у нормі, що ним пропонується, не наводить можливої санкції за вчинення цього діяння, що можливо пов'язано з

тим, що у роботі не приділено уваги питанню покарання за кримінальні правопорушення, які є предметом дослідження. Разом з цим, з приводу відсутності в роботі авторського бачення цього питання дисертанту можна дорікати лише тому, що дослідження питань, пов'язаних з покаранням при з'ясуванні кримінальної відповідальності в теорії кримінального права, як правило, вважається традиційним. Проте цьому можливо завадила об'єктивно відсутня на сьогодні достатня репрезентативна емпірична база судової практики.

Однак перераховані дискусійні положення створюють підґрунтя для подальших наукових розвідок дисертанта, налаштовують його на розвиток творчих ідей, висунутих у науковій праці. Висловлені зауваження та побажання не впливають на високий науковий рівень наукової праці та не піддають сумніву основні наукові результати, отримані здобувачем. У цілому необхідно констатувати, що дисертант довів свою здатність здійснювати самостійні наукові дослідження в галузі кримінального права.

Вищезазначене надає підстави для наступного узагальненого висновку: дисертаційне дослідження **Квітки Олександра Олексійовича на тему «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту»** відповідає спеціальності 081 «Право» та є самостійною, завершеною, кваліфікаційною працею, в якій отримано нові науково обґрунтовані теоретичні та прикладні результати, що у сукупності розв'язують конкретне наукове завдання, яке має істотне значення для науки кримінального права. Дисертація відповідає вимогам до оформлення дисертацій, затвердженим наказом Міністерства освіти і науки України від 12.01.2017 № 40 (із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства освіти і науки України №759 від 31.05.2019), Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про

присудження ступеня доктора філософії, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44 (зі змінами від 21 березня 2022 р. № 341), а її автор – **Квітка Олександр Олексійович** – заслуговує на присудження ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право.

Офіційний опонент –

**професор кафедри інформаційного,
господарського та адміністративного права
Національного технічного університету
України «Київський політехнічний інститут
імені Ігоря Сікорського»,
доктор юридичних наук, професор**

Володимир МИСЛИВИЙ

Підпис В. Мисливого завідувача
Учений секретар університету

Валерія ХОЛЯВКО

