

РЕЦЕНЗІЯ
кандидата юридичних наук
Новікової Катерини Андріївни
на дисертацію Квітки Олександра Олексійовича
«Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки
польотів повітряних суден особами, які не є працівниками
повітряного транспорту», подану на здобуття наукового ступеня
доктора філософії за спеціальністю 081 «Право»

Ступінь актуальності обраної теми дисертації.

Кримінальна відповідальність за порушення правил повітряних польотів не є новелою сучасного законодавства. Водночас за десятиліття років її існування як в кримінальному праві України, так і в кримінальному праві зарубіжних країн, кількість авіакатастроф не зменшується, а навпаки навіть збільшується. Цьому сприяє підвищення доступності повітряного транспорту, збільшення кількості авіаперевезень, а також певне послаблення державного контролю за експлуатацією повітряного транспорту. Порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, суттєво впливає на безпеку польотів цивільної авіації і, що зараз особливо актуально, на безпеку військової авіації. Наслідки таких порушень можуть бути фатальними та спричинити масову загибель людей або настання інших тяжких наслідків.

У повоєнній Україні, після здобуття нами довгоочікуваної перемоги, відновиться повноцінне використання повітряного транспорту у приватному секторі, також стануть широко поширені дрони та інші безпілотні літальні апарати, польоти повітряних суден з розважальною метою тощо. Зазначене вказує на високу актуальність теми дисертації.

Теоретичних досліджень в Україні на зазначену тематику не багато, у зв'язку з цим можна констатувати наукову необхідність в аналізі кримінально-правової характеристики порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, визначенні перспектив вдосконалення ст. 281 КК України, якої передбачено цей склад кримінального правопорушення, та суміжних статей.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами.

Дисертацію 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 з 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 травня 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 березня 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).

Викладене дає підстави для висновку, що дисертація Квітки Олександра Олексійовича є актуальним і своєчасним дослідженням, має істотне значення для вдосконалення Особливої частини КК України, до якої належить таке правопорушення як порушення правил повітряних польотів.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що робота є першим розгорнутим теоретичним дослідженням, в якому була здійснена кримінально-правова характеристика порушення правил використання повітряного простору. Автором сформовані як практичні рекомендації до застосування законодавства *de lege lata*, так і здійснена робота по вдосконаленню законодавства з позиції *de lege ferenda*.

До найбільш важливих результатів, які відображають наукову новизну дисертації та виносяться на захист, належать такі положення. Зокрема, вперше окреслено механізм заподіяння шкоди охоронюваному статтею об'єкту і встановлено кореляцію в цьому механізмі основного і додаткових обов'язкових об'єктів; обґрунтовано виділення двох видів суб'єктів цього кримінального правопорушення: 1) діяльність яких унормована (наявне свідомство 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.

Також удосконалено положення про форми та зміст вини у складі порушення правил безпеки повітряних польотів, зокрема доведено, що вона може полягати в кримінально протиправних самовпевненості чи недбалості або в складеній формі вини (прямий умисел до діяння і самовпевненість чи недбалість до наслідків). 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, ґ) магістрального трубопровідного.

Загалом презентовані дисертантом елементи наукової новизни є достатніми для дослідження такого рівня.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені висновки та рекомендації дисертації можуть використовуватися в законотворчій діяльності для удосконалення кримінального законодавства, при розробці проекту нового Кримінального кодексу України. Вони можуть бути впровадженні як рекомендації судовій практиці щодо кваліфікації кримінальних правопорушень, передбачених ст. 281 КК, та кваліфікації суміжних кримінальних правопорушень. А також як рекомендації у проведенні роботи з підвищення рівня правової освіти, професійної свідомості та кваліфікації суддів і працівників правоохоронних органів.

Ступінь обґрунтованості та достовірності наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації, зумовлений такими чинниками: 1) глибоким аналізом наявної судової практики, для вирішення найбільш спірних та неоднозначних питань, пов'язаних з кваліфікацією розглянутого кримінального правопорушення; 2) критичним аналізом законодавства в частині надання пропозицій з оптимізації об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК України; 3) застосування дослідницьких методів сучасної теорії пізнання, у тому числі загально-наукових діалектичних методів пізнання, та спеціально-наукових методів (догматичний, історично-правовий, системно-структурний, системно-функціональний, формально-логічний, статистичний (емпіричний) методи); 4) вивчення достатньої кількості наукових робіт із кримінального права, адміністративного (у т. ч. транспортного) права, довідкової та енциклопедичної літератури.

Оцінка структури та змісту дисертації. Характеристика основних положень роботи.

Структура дисертації є цілком логічною для наукового дослідження. Дисертація складається з анотації українською та англійською мовами, вступу, чотирьох розділів, що разом містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (всього 311 найменувань) та додатків (2 сторінки). Загальний обсяг дисертації становить 248 сторінок, з яких основний текст – 200 сторінок.

У вступі обґрунтовується актуальність теми, висвітлюється ступінь її наукової розробленості, зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами, формулюється об'єкт, предмет, мета та завдання дослідження, визначаються теоретико-методологічні основи й емпірична база, обґрунтовується наукова новизна одержаних результатів, їх теоретичне та практичне значення, особистий внесок здобувача, форми апробації та структура дисертації.

У першому розділі досліджуються об'єкт порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту. Розглянутий родовий, видовий та безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, а також механізм заподіяння шкоди об'єкту. Щодо безпосереднього об'єкту – розглядаються його види –

основний безпосередній і додаткові безпосередні об'єкти. Значна увага приділена предмету кримінального правопорушення.

Дисертант родовий об'єкт транспортних кримінальних правопорушень визначає як суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та пов'язану з таким рухом експлуатацію як загального чи відомчого користування, так і приватного, як механічного, так і немеханічного, залізничного, водного, повітряного, магістрального і відповідного промислового трубопровідного транспорту, автомобільного та іншого транспорту, допущеного до участі в дорожньому русі (стор. 38).

Слушним є висновок автора, що видовим об'єктом порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК) є суспільні відносини щодо забезпечення безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту, що охоплює у собі і низку інших статей, якими передбачено відповідальність за посягання на безпеку руху та експлуатацію повітряного транспорту.

Розглянуті історичні передумови появи цієї статті, систематизовані наукові погляди щодо безпосереднього об'єкту, розкритий механізм заподіяння шкоди об'єкту крізь призму предмету суспільних відносин (безпека польотів повітряних суден), суб'єктів (учасників) суспільних відносин (держава та юридичні і фізичні особи, які мають обов'язки щодо цієї безпеки – стор. 54) та соціального зв'язку (змісту) суспільних відносин.

Таким чином, дисертант визначив основний безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК, як суспільні відносини, що забезпечують безпеку польотів повітряних суден (стор. 56). Визначено межі додаткових безпосередніх об'єктів, розглянутий потерпілий, який не є ознакою складу порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК) – стор. 62, та предмет кримінального правопорушення (повітряне судно – стор. 71).

Другий розділ присвячено об'єктивній стороні порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту. У ньому розглядаються суспільно небезпечне діяння, суспільно небезпечні наслідки та причинний зв'язок між діянням та наслідком. Кримінальні правопорушення усіх трьох частин ст. 281 КК України є правопорушеннями з матеріальним складом. Автор визначає, що за чинним КК України диспозиції ст. 281 КК України є бланкетними (стор. 79-88).

Порушення правил безпеки польотів повітряного судна здобувачем визнається як одиничне (дія чи бездіяльність) чи складне діяння (декілька актів дії та/або бездіяльності), яке полягає у невиконанні чи неналежному виконанні встановлених законами України, підзаконними нормативно-правовими актами, технічними регламентами (умовами) і стандартами, локальними актами окремих підприємств, установ, організацій, а в окремих випадках і індивідуальними правовими актами, правил безпеки польотів

повітряних суден та (або) у вчиненні заборонених цими правилами дій (стор. 93).

Суспільно небезпечний наслідок, як зазначає дослідник, має зв'язок з об'єктом кримінального правопорушення. Основним суспільно небезпечним наслідком порушення правил повітряних польотів є заподіяння шкоди суспільним відносинам, що забезпечують безпеку повітряних польотів, яка полягає в зниженні (погіршенні) встановленого рівня безпеки. Додаткові суспільно небезпечні наслідки заподіюють шкоду додатковому безпосередньому об'єкту порушення правил повітряних польотів (стор. 94).

Слід підтримати висновок дисертанта, що майнова шкода, про яку йдеться в ч. 2 ст. 281 КК, може полягати лише в прямих (реальних) збитках (стор. 111), і ні в якому разі не розповсюджується на упущену вигоду. Достатньо добре автором роботи розглядається причинний зв'язок між діями та наслідками і з цього робляться слушні висновки (стор. 130).

У *третьому розділі* розглядаються суб'єктивні ознаки порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, а саме суб'єкт і суб'єктивна сторона. Дисертант концентрує свою увагу на проблемі юридичної особи в кримінальному праві (стор. 133-134) та штучного інтелекту (стор. 134-135). Наводить свої аргументи стосовно неможливості притягнення до кримінальної відповідальності останніх.

Дуже повно і аргументовано розкриваються питання спеціального суб'єкта (стор. 142-151). Автор слушно робить висновок щодо того, що у ст. 281 КК України має місце спеціальний суб'єкт, незважаючи на негативне викладення додаткової ознаки – «особи, які НЕ є працівниками повітряного транспорту». Розкривається хто такі працівники повітряного транспорту.

Слід підтримати науковця в тому, що обмежувати суб'єктний склад досліджуваного кримінального правопорушення тільки пілотами і членами екіпажу неправильно, оскільки такими можуть бути й механіки, пасажирки та інші особи, які були зобов'язані дотримуватися тих чи інших правил безпеки польотів повітряних суден, не маючи при цьому всіх чотирьох ознак працівника повітряного транспорту (стор. 148).

Під час дослідження суб'єктивної сторони порушення правил повітряних польотів автор дуже слушно звертається до подібних за об'єктивними ознаками складів кримінального правопорушення, порівнюючи санкції (стор. 154-155). Підтримую висновок про те, що вина при порушенні правил повітряних польотів може бути необережною (у «чистому» вигляді) або складною.

Досліджений мотив, мета та психоемоційний стан особи, яка вчиняє правопорушення, передбачене ст. 281 КК України. Незважаючи на те, що вони є факультативними ознаками суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, підкреслена їх значимість для змісту вини,

індивідуалізації відповідальності та протидії подібним кримінальним правопорушенням.

У *четвертому розділі* дисертації розглядаються проблеми відмежування та кваліфікації за сукупності власне порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК України) та інших кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Звертається увага на відмінні ознаки порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК України), порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК України), 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. 276¹ КК України) інше.

Про повноту викладення матеріалів дисертації у роботах, які опубліковані автором свідчить ті обставини, що результати дисертації відображені в 6 наукових працях, три з яких – наукові статті, опубліковані у фахових наукових виданнях України, одна – стаття у науковому виданні іншої держави, а дві – тези доповідей і повідомлень на наукових, науково-практичних конференціях та круглих столах.

Зазначене вище дозволяє стверджувати, що представлена дисертація є самостійним, завершеним науковим дослідженням, результати якого мають значення для розвитку національної науки і практики.

Емпіричну основу уся сукупність вироків, винесених за ст. 281 КК, що перебувають у публічному доступі (15 вироків); б) 3 постанови про закриття проваджень за ст. 281 КК; в) 3 постанови у справах про адміністративні правопорушення.

Нормативно-правову основу дисертації склали Конституція України, міжнародні договори та акти міжурядових організацій, Кримінальний, Кримінальний процесуальний, Кодекс України про адміністративні правопорушення та інші закони, підзаконні нормативні акти, рішення Конституційного Суду України та Європейського суду з прав людини.

Теоретична база дисертації представлена науковими працями вчених у галузі кримінального і адміністративного (у т.ч. транспортного) права, а також довідкова література та енциклопедичні джерела. Такий підхід до виконання дисертації дозволив здобувачу дійти до науково обґрунтованих, важливих для теорії та практики висновків щодо кримінально-правової характеристики порушення правил повітряних польотів.

Оформлення дисертації. Дисертація О. О. Квітки оформлена згідно з нормативними вимогами і стандартами, які передбачені для такого виду досліджень. Робота написана державною мовою з дотриманням наукового стилю, що оптимально поєднує складові проведеного дослідження.

Положення, висновки та пропозиції, що містяться в науковій праці, характеризуються завершеністю, аргументованістю та послідовністю.

Водночас ознайомлення з кваліфікаційною науковою роботою О. О. Квітки дозволяє, висловивши окремі *побажання і критичні судження*, вступити зі здобувачем у дискусію.

1. Досліджуючи предмет суспільних відносин в контексті механізму заподіяння шкоди об'єкту кримінального правопорушення, дисертант визначає основний безпосередній об'єкт порушення правил повітряних польотів як безпеку польотів повітряних суден (стор. 47 - стор. 51). Автор вважає безпеку польотів повітряних суден – технічним станом, що характеризується відсутністю (в ідеалі) загроз і небезпек життю і здоров'ю людей, власності, довкіллю. Безпека визначається нематеріальною соціальною цінністю, а отже охоронювані суспільні відносини є нематеріальними за своєю природою (стор. 51).

Передусім, слід привести загально-прийняте вже визначення *технічного стану об'єкту* (це поняття можна винайти у Технічному діагностуванні та контролі технічного стану. Терміни та визначення. ДСТУ 2389-94 та Порядку проведення технічного огляду, випробування та експертного обстеження (технічного діагностування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26 травня 2004 р. № 687). Він визначається як стан, який характеризується в певний момент часу, за певних умов зовнішнього середовища значеннями параметрів, установлених технічною документацією на об'єкт.

Постає питання, а якщо технічний стан об'єкту нормальний, а безпека польотів повітряних суден була порушена механічними діями людини (наприклад, людина відкрила двері, вибила вікно тощо)? У практиці є приклади, коли особи, які не є працівниками повітряного транспорту, створили небезпеку повітряних суден власними діями, а не через технічний стан повітряного судна.

Крім того, додаткового пояснення на захисті потребує термін «*нематеріальні суспільні відносини*», адже його пояснення відсутнє в дисертації. Бо більше цей термін не вживається взагалі в доктрині кримінального права та загальній правовій доктрині.

2. Дисертант декілька разів на сторінках своєї роботи згадує про проект нового КК України (далі – Проект), який розробляється в Україні вже декілька років: стор. 91 – визначення бездіяльності, стор. 106 – визначення видів істотної шкоди та передбачення відповідних кримінальних правопорушень, стор. 142 – поняття спеціального суб'єкта, стор. 153 – відповідальність за необережність тільки у випадках, коли це передбачено у статтях Особливої частини, і деякі інші.

У Проекті в порядку *de lege ferenda* пропонується по новому викласти статті розділу «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Зокрема, автори проекту закріплюють склади цих кримінальних правопорушень у статтях 7.4.3 (Створення небезпеки для польоту або плавання), 7.4.10 (Небезпечне водіння, у тому числі і керування повітряним транспортним засобом), 7.4.13 (Допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має право ним керувати) Проекту тощо.

Порушення правил польотів (ст. 7.4.8 Проекту) є кримінальним правопорушенням (проступком) з формальним складом на противагу ст. 281 КК України. За конструкцією об'єктивної сторони порушення правил повітряних польотів у чинному КК України є «деліктом постановлення в небезпеку» (різновидом злочину з матеріальним складом). Таку ж позицію відстоює автор дисертації (стор. 96 і далі). Необхідно посилити аргументацію щодо недоцільності рішення про формальний склад цього кримінального правопорушення в проекті нового КК України.

Всяке ж необережне заподіяння смерті іншим людям (ч. 3 ст. 281 КК України) карається за Проектом як необережне вбивство. Значно прикрасило б роботу, якщо б здобувач більш сміливіше вступив у дискусію з творцями проекту нового КК України, прокоментував згадані статті проекту і виклав би своє бачення існування власних пропозицій *de lege ferenda* в розрізі існування Проекту.

3. Дослідник розкриваючи суспільно небезпечні наслідки вказує, що лише реальна можливість заподіяння загибелі людей або настання інших тяжких наслідків свідчить про можливість відповідальності за ч. 1 ст. 281 КК України (стор. 98). Разом з тим, він також вказує, що реальна можливість заподіяння середньої тяжкості тілесні ушкодження або завдання великої матеріальної шкоди (наслідки, визначенні у ч. 2 ст. 281 КК України) не тягнуть за собою кримінальної відповідальності за ч. 1 ст. 281 КК України (стор. 100). Цікаво як має вирішуватися питання про відповідальність за такі випадки – притягнення до адміністративної відповідальності (стор. 99), і чи достатньо такої відповідальності, якщо всі повітряні польоти несуть у собі підвищену небезпеку?

А чи можлива малозначність суспільно небезпечного діяння постановлення в небезпеку? Чи це питання вирішується за прикладом «малозначності крадіжки» і треба прийти до висновку, що не тільки немає кримінально-правової суспільної небезпечності, а й формально такі діяння не відповідають ознакам складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК України. На мій погляд, не зважаючи на елементарність вирішення цього питання, його слід було б прописати у правових позиціях ВС, подібно тому як поставлена крапка в дискусії про неможливість малозначності в крадіжці. Але у справах про порушення правил повітряних польотів взагалі відсутні і постанови Пленуму ВС України, і правові висновки ВС, що є звісно великим недоліком. Було б дуже

здорово як би дисертант напрацював власні рекомендації для практики застосування порушення правил повітряних польотів, так само як були розроблені пропозиції до законодавства (стор. 213).

До речі, автор врешті решт приходиться до висновку щодо необхідності декриміналізації делікту створення небезпеки, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК (стор. 108, стор. 129, стор. 189), але, на мій погляд, для такого серйозного рішення слід більш системно і детально проаналізувати підстави декриміналізації діянь.

4. На сторінках дисертації у підрозділі «суб'єкт кримінального правопорушення» цілком слушно підіймаються питання ні тільки хронологічного віку, а й біологічного, фізіологічного, освітнього, розумового, психологічного, соціального (стор. 136). Автор цілком доречно наводить аргументацію, чому не можна знизити вік відповідальності за порушення правил повітряних польотів. Більше того, зазначається, що аналіз судової практики свідчить про те, що усі засуджені – повнолітні (стор. 138).

Разом з тим, дещо не погоджуюсь з автором роботи стосовно підвищеного віку суб'єкта кримінального правопорушення. По-перше, все ж таки чинне законодавство свідчить, що мінімальний вік окремих (спеціальних) суб'єктів може встановлюватися у інших (ніж КК) нормативно-правових актах (наприклад, судді, інші посадові особи, тощо, у зв'язку з тим, що вік їх призначення на посаду значно вищий, ніж граничний вік кримінальної відповідальності).

По-друге, у контексті «вікової осудності» слід було розглянути випадки, коли особа, навіть досягнувши віку кримінальної відповідальності, через наявні в неї вади розвитку, не здатна усвідомлювати та (або) керувати своїми діями. Мається на увазі така затримка у розвитку, яка не досягає рівня психічного розладу для визнання особи неосудною.

На законодавчому рівні враховують ступінь розвитку особи для підвищення віку, з якого настає кримінальна відповідальність, і деякі окремі зарубіжні країни (див., наприклад, ст. 10 КК Польщі – вік правопорушника та кримінальна відповідальність). Розуміючи, що подібні питання вже є, а ще далі мають бути предметом окремого дослідження, все ж таки хочеться почути думку дисертанта з окреслених питань.

5. Недостатніми з позицій *de lege ferenda* вбачаються аргументи автора стосовно відмежування ст. 281 КК України від ст. 276 (в частині порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту). Дисертант вказує на істотну подібність або тотожність низки ключових ознак цих складів злочинів, в частині суспільно небезпечного діяння і основного безпосереднього об'єкту, вказує на перетин двох складів (стор. 190-191). Основною розмежувальною ознакою цих кримінальних правопорушень є суб'єкт (стор. 191). Сам дисертант трошки раніше в іншому контексті зазначає, що ознаки суб'єкта очевидно не можуть бути

відмежувальними обставинами (стор. 184). Тим паче, що ознаки спеціального суб'єкта за ст. 281 КК України встановлюються через з'ясування, хто не може бути суб'єктом досліджуваного правопорушення (див., наприклад, ст. 147). На мій погляд, більш доцільним було б запропонувати зміни у законодавстві, придивитися ще раз до ст. 7.4.8 проекту нового КК (порушення правил польотів), яка не акцентує увагу на суб'єкті, і переформувати ці два склади злочину, щоб уникнути непотрібного перетину цих двох статей.

Зроблені побажання і критичні судження у переважній більшості стосуються дискусійних питань, не впливають на належний науковий рівень дисертації, не піддають сумніву основні наукові результати, отримані здобувачем, і лише підтверджують складність і злободенність досліджуваної О. О. Квіткою проблематики. Робота виконана на актуальну тему, відрізняється новизною, містить приріст наукового знання щодо кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту.

Дисертація є самостійно виконаною, завершеною роботою. Порушень академічної доброчесності в ній не виявлено.

Дослідження містять наукові положення, нові науково обґрунтовані теоретичні результати проведених здобувачем досліджень, що мають істотне значення для науки кримінального права, свідчать про особистий внесок здобувача в науку. Робота характеризується єдністю змісту.

Зміст дисертації відповідає заявленій автором науковій спеціальності 081-Право, робота пройшла належну апробацію.

ВИСНОВОК.

Дисертація Квітки Олександра Олексійовича «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту» є цілісною, самостійною, завершеною роботою на правах рукопису, яку виконано за актуальною темою з правильним використанням методів дослідження. Робота характеризується чіткістю змісту, містить науково обґрунтовані науково-теоретичні результати, які мають наукову новизну, теоретичне та практичне значення, свідчать про особистий внесок здобувача та достатньо повно представлені у опублікованих за результатами роботи наукових працях. Дисертація відповідає вимогам, встановленим для здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 Право та вимогам «Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах)», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 серпня 2016 р. № 261, наказу МОН України № 40 від 12.01.2017 р. «Про затвердження Вимог до оформлення дисертації» і «Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради

закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 р. № 44, а її автор – Квітка Олександр Олексійович – заслуговує на присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 Право за спеціальністю 081 «Право».

Рецензент,
старший науковий співробітник
Науково-дослідного інституту вивчення
проблем злочинності імені академіка
В. В. Сташиса Національної академії
правових наук України, кандидат
юридичних наук



К. А. Новікова

Підпис	<i>K. A. Novikova</i>
засвідчую	
Інспектор ВК	<i>[Signature]</i>
« 12 »	лютого 2022 р.