

Спеціалізована вчена рада Д 26.500.01 у
Науково-дослідному інституті приватного
права і підприємництва імені академіка
Ф. Г. Бурчака Національної академії правових
наук України

01042, м. Київ, вул. М. Раєвського, 23-А.

ВІДГУК

офіційного опонента – доктора юридичних наук, професора Майданика Р.А.

на дисертацію Спасибо Валентина Валентиновича

на тему

«ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АЕРОПОРТОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ»

(м. Київ, 2021 рік, 254 с.)

подану на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за
спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;
міжнародне приватне право

Дисертаційне дослідження Спасибо Валентина Валентиновича
присвячене актуальній темі цивільно-правового регулювання аеропортового
обслуговування.

У вітчизняному цивільному праві формуються нові тенденції щодо
цивільно-правового регулювання аеропортового обслуговування та надання
аеропортових послуг як різновиду цивільних правовідносин, що зумовлено
особливостями підстав виникнення, суб'єктного складу, об'єктів і змісту
цивільно-правових відносин з аеропортового обслуговування. Зазначені
правовідносини виникають на підставі договору з аеропортового
обслуговування, підвидами договору якого є, зокрема, договори на
обслуговування регулярних, чартерних рейсів, рейсів бізнес-авіації, разове
аеропортове обслуговування, та являють собою певний безперервний
процес, починаючи з підготовки до зльоту й завершуючи проведенням

необхідних робіт після посадки повітряного судна.

Зазначені тенденції зумовлюють необхідність системного переосмислення правовідносин аеропортового обслуговування та надання аеропортових послуг, проведення системного тлумачення сучасних тенденцій теорії та правозастосовної практики, врахування позитивного іноземного досвіду правового регулювання цих правових конструкцій. У праві України регулювання цивільних відносин аеропортового обслуговування не завжди має системний характер, окремі питання залишаються поза увагою законодавця і суб'єктів правозастосування, в доктрині права відсутня єдність поглядів вчених про поняття та правову природу відносин аеропортового обслуговування та надання аеропортових послуг, має місце певна правова невизначеність цивільно-правових наслідків і способів захисту цивільних прав у відносинах аеропортового обслуговування. Зазначене зумовлює потребу в нових підходах у доктрині і судовій практиці, пояснює актуальність обраної здобувачем теми дисертаційного дослідження.

У роботі здійснено спробу знайти відповіді на низку питань, вирішення яких становить основу для подальшого розвитку науки цивільного права, цивільного законодавства, а також юридичної практики.

Актуальні проблеми дисертаційного дослідження визначили характер і перелік поставлених дисертантом мети і завдань.

Автор визначив мету дослідження, яка полягає у визначенні особливостей та закономірностей правового регулювання відносин з аеропортового обслуговування та формулюванні пропозицій і рекомендацій щодо створення системи норм, які регулюють ці правовідносини.

Відповідно до поставленої мети дисертант формулює основні завдання, зокрема: розкрити правову природу відносин із надання послуг в аеропортах; визначити об'єкт цих правовідносин; встановити суб'єктний склад цих правовідносин; виявити особливості змісту даних правовідносин; окреслити і охарактеризувати особливості укладення й виконання договорів на

аеропортове обслуговування; надати пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства, що регулює зазначені правовідносини.

Автору вдалося досягти поставленої мети. Ознайомлення зі змістом дисертації В. В. Спасибо дає підстави для таких висновків.

Дисертант виявив належний рівень знань літератури у сфері цивільного права, нормативно-правового матеріалу, судової та іншої правозастосовної практики, у змісті дослідження знайшло відображення ряд дискусійних проблем, що підлягають осмисленню і відповідному їх вирішенню. Автором застосовано різноманітні методи наукового аналізу досліджуваних проблем, проведено аналіз законодавства іноземних держав, зроблена критична оцінка положень чинного законодавства.

Мета, завдання і предмет дослідження зумовили структуру цієї роботи.

Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатку і списку публікацій здобувача за темою дисертацій та відомостей про апробацію результатів дисертації.

У дисертації проведено характеристику загальних підходів до цивільно-правового регулювання відносин з аеропортового обслуговування в Україні (розділ 1), розглянуто суб'єктний склад, об'єкт і зміст правовідносин з аеропортового обслуговування (розділ 2), досліджено правові підстави виникнення, зміни та припинення цивільно-правових відносин з аеропортового обслуговування (розділ 3).

Такий підхід до визначення структури і змісту дослідження є логічним, дає можливість всебічно висвітлити значне коло актуальних питань щодо цивільно-правового регулювання аеропортового обслуговування.

Автор обґрунтовує висновок про те, що першим Повітряним кодексом СРСР 1932 р. аеропорт розглядався як об'єкт права (за сучасною термінологією, що використовується в ЦК України 2003 р., – єдиний майновий комплекс), до якого входили, в тому числі, споруди, обладнання, інвентар, і який міг бути в цивільному обороті, хоча й в обмеженому обсязі. Кодекс не містив будь-яких обмежень щодо форми власності на такі об'єкти (С. 27 дис.).

Дисертант доводить, що згідно з нормою ч. 1 ст. 29 Повітряного кодексу СРСР 1932 р. цивільні аеропорти, аеродроми, посадочні майданчики та причальні точки могли входити до складу так званих «повітряних ліній», під якими розумілись усі організації повітряного сполучення між певними пунктами однією або кількома трасами, тобто земною чи водною поверхнею, обладнаної для обслуговування повітряних ліній. З цієї норми випливає, що аеропорт як об'єкт права, будучи єдиним майновим комплексом, являв собою частину ще одної складної речі, а вірніше єдиного майнового комплексу – повітряної лінії (С. 28 дис.).

Автор доводить, що ст. 29 зазначеного Кодексу було введено два принципи роботи аеропортів та аеродромів: відкритий та за погодженням. За першим принципом мали працювати аеропорти та аеродроми, що входили до складу повітряних ліній. Вони були «відкриті» для будь-яких повітряних суден. За другим принципом організовували свою діяльність всі інші аеропорти та аеродроми по відношенню до повітряних суден, що не були приписані до них. Ці два принципи діяльності аеропортів та аеродромів фактично стали прообразом дозвільної системи та формування слотів на рейси (С. 28 дис.).

Дисертант обґрунтовує висновок про те, що цей Кодекс створював законодавчі підстави для конфіскації будь-якого аеропорту чи аеродрому на користь держави. Так, ч. 1 ст. 32 Кодексу було передбачено право Головного управління цивільного повітряного флоту «закрити на певний строк або назавжди» цивільний аеропорт, аеродром, посадочний майданчик та причальну точку, якщо вони експлуатуються з порушення встановлених правил або всупереч інтересам держави (С. 28 дис.).

Автор доводить, що єдиним логічним наслідком «закриття» ставало припинення експлуатації відповідного об'єкта. При цьому нормою ч. 1 ст. 31 Кодексу було передбачено, що у випадку припинення експлуатації аеродрому, аеропорту, посадочного майданчика чи точки причалу, то незалежно від причин такого припинення (а ними могли стати і рішення про закриття об'єкта), у

випадку, якщо перелічені об'єкти не передавались іншим підприємствам, установам, організаціям або особам, вони підлягали безоплатній передачі Головному управлінню цивільного повітряного флоту. Оскільки власник зазначених об'єктів міг передати їх іншій особі і навіть зруйнувати тільки за згодою Головного управління цивільного повітряного флоту, то системне тлумачення наведених норм дозволяє стверджувати, що будь-який аеродром, аеропорт, посадочний майданчик могли бути у будь-який момент фактично без пояснення причин витребувані від їх власника й безоплатно передані державі (С. 29 дис.).

Дисертант доводить, що після ухвалення першого Повітряного кодексу СРСР до Цивільного кодексу УРСР були внесені зміни. Зокрема, ст. 22 доповнено приміткою про те, що купувати цивільні повітряні судна, мотори до них та інше авіаційне й повітроплавне майно, що до них відноситься, можуть тільки установи, підприємства, громадські організації та особи, які можуть володіти цивільними повітряними суднами та експлуатувати їх на підставі ст. 7 Повітряного кодексу СРСР. Цим було започатковано практику регулювання цивільних правовідносин у сфері, що розглядається, нормами не Цивільного, а Повітряного кодексу. Тому автор слушно зазначає, що аналіз подальшого розвитку законодавства, яке регулює такі правовідносини, доцільно провадити з урахуванням норм як Цивільних кодексів УРСР та СРСР, так і Повітряних кодексів (С. 29 дис.).

Заслуговує уваги висновок про те, що Повітряним кодексом СРСР у редакції 26.12.1961 року, аеропорт став розглядатися не як об'єкт, а як суб'єкт права, підприємство, що здійснює регулярні прийом і відправку пасажирів, багажу, вантажів і пошти, організацію та обслуговування польотів повітряних суден і має для цих цілей аеродром, вокзал, інші наземні споруди, а також необхідне обладнання; вперше було введено норму про поділ аеропортів на класи та обов'язок забезпечити облаштування аеропортів відповідно до їх класу; скасовано дискримінаційні норми щодо можливості безоплатної конфіскації майна аеропортів (С. 31–32 дис.).

Автор доводить, що з прийняттям ЦК УРСР 1963 р. був підтверджений принцип нормативного регулювання цивільних відносин із забезпечення повітряних перевезень нормами спеціальних нормативних актів. Такий стан речей зберігався аж до прийняття нового Цивільного кодексу України (С. 32 дис.).

Дисертант обґрунтовує висновок про те, що як і раніше, так і тепер, послуги з аеропортового обслуговування хоч і мають цивілістичну правову природу, але піддані регулюванню не лише суто цивільним законодавством. Як правило, вони регулюються законодавством, що містить як норми цивільного, так і публічного права, тобто комплексно. Такі акти законодавства є непоодинокими, а навпаки – практично всі вони містять норми різної галузевої належності (С. 34 дис.).

При цьому автор доводить, що якщо в кодексі (зокрема в ПК України), законі чи в іншому нормативному акті містяться норми, що регулюють майнові відносини, пов'язані з повітряним перевезенням, такий закон (нормативний акт) має відноситися до актів цивільного законодавства України (С. 34 дис.).

Дисертант доводить, що вперше в ПК України у редакції 2011 року було систематизовано термінологію й в алфавітному порядку викладено норми-дефініції; при тлумаченні термінів «аеродром» і «аеропорт» законодавець повернувся до позиції їх розуміння як об'єктів права, складних речей; стосовно аеродромів: у ньому вперше було надано перелік речей, які мали входити до складу аеродрому як складної речі (аеродромні об'єкти); вперше на рівні кодексу вводилося поняття «експлуатант аеродрому» і визначались його обов'язки, прямо визначено ступінь цивільної оборотоздатності аеродромів; передбачено можливість укладення договорів про управління аеродромом, що, на думку дисертанта, цілком відповідає ст. 1028 ЦК України, а відповідним майном, що передається в управління, є аеропорт як майновий комплекс. При цьому Повітряним кодексом встановлено певні заборони дій останнього. Так, управителю заборонено

передавати права і обов'язки за договором управління аеродромом іншій особі. Накладено заборону протягом строку дії договору управління відчужувати або обтяжувати будь-яким чином (у тому числі шляхом передачі в заставу, іпотеку, за іншими договорами) переданого в управління майна. Отже, управитель не тільки має діяти в інтересах власника аеродрому, а й обсяг його прав доволі значно звужений у порівнянні з правами управителя (ст. 1037 ЦК України); ПК України вперше прямо передбачив норму, згідно з якою експлуатант аеропорту отримував право за своїм рішенням або самотійно надавати послуги в аеропорту, або на договірних умовах передавати право на наземне обслуговування в аеропорту юридичним чи фізичним особам, що відповідають вимогам Авіаційних правил України. (С.34, 36, 37, 38 дис.).

Автор доводить, що про доволі глибоке втручання публічної сфери у сферу приватну, суто речову і договірну і відбивається на обсязі права власності на аеропорт, накладення на нього обов'язків, які за своєю природою виходять за межі приватного права й обумовлені суспільними інтересами (С. 49 дис.).

Дисертант обґрунтовує слушний висновок, що ключовою засадою, на яку має спиратись український законодавець, є гармонійне врахування інтересів усіх учасників правовідносин, прямо чи опосередковано пов'язаних їх надання аеропортових послуг. Це інтереси держави, територіальних громад, юридичних осіб, які є суб'єктами діяльності з цих видів послуг та їх споживачів – насамперед фізичних осіб-пасажирів (С. 71 дис.).

Автор доводить, що *договір управління* як цивільно-правова підстава залучення приватного власника, має низку переваг, зокрема: 1) за цим договором не створюється спільне майно – все майно, створене в результаті вкладення приватних коштів недержавною особою, стає його власністю; ... водночас цей договір не виключає суттєві ризики для приватного власника, зокрема: 1) він не може самотійно розпоряджатися прибутком, який йому

належить а вправі лише отримати певну винагороду за управління; ...» (С.73 дис.).

Дисертант обґрунтовує висновок, що найменше конфліктних умов містить договір концесії, який видається найбільш прийнятним для застосування як модель договору на аеропортові послуги; ... є необхідність розробити комплекс норм, що врегулюють особливості укладення, виконання й припинення конкретно договору концесії на експлуатацію аеропортів та аеродромів, а також уточнити вимоги до його змісту для пошуку оптимального балансу інтересів всіх його сторін (С. 76 дис.).

Автор доводить доцільність: введення в цивільний обіг нового окремого виду сервітуту на право користування частинами земельних ділянок аеродромного комплексу, що безпосередньо не використовуються у процесі надання послуг з аеропортового обслуговування; імплементацію до цивільного законодавства України договору з надання послуг з аеропортового обслуговування як окремого виду цивільно-правового договору з надання послуг, що має специфічні характеристики в порівнянні з існуючими видами таких договорів. Підвидами зазначеного договору є договори на обслуговування регулярних, чартерних рейсів, рейсів бізнес-авіації, разове аеропортове обслуговування та ін. (С.81, 82, 83 дис.).

Дисертант обґрунтовує висновок, що договір на аеропортове обслуговування є договором на користь третьої особи лише частково (в частині виконання обов'язків безпосередньо на користь пасажирів). Крім цього, цей договір укладається на підставі і на виконання договору авіаційного перевезення, і послуги, що надаються аеропортом, згідно з Правилами перевезень пасажирів є невід'ємною частиною договору перевезення (С. 109 дис.).

Автор доводить, що за змістом ч. 4 ст. 65 ПК України споживачі аеропортових послуг вступають у правовідносини із спеціальними суб'єктами: утримувачами сертифікатів аеродрому, провайдерами

аеронавігаційного обслуговування та наземного обслуговування (С. 118 дис.).

Заслуговує підтримки висновок про те, що користувачі завжди, по кожному рейсу, одержують саме *процес надання комплексу нерозривно пов'язаних між собою послуг* як єдине ціле, що може змінюватись лише кількісно (С. 124 дис.).

Дисертант доводить, що між експлуатантом аеропорту та авіаперевізником виникають цивільно-правові відносини на підставі договору на аеропортове обслуговування, який є договором на користь третьої особи лише частково (в частині виконання обов'язків безпосередньо на користь пасажирів), укладається на підставі та на виконання договору авіаційного перевезення пасажирів, і ті послуги, що надаються аеропортом, є невід'ємною частиною договору на авіаційне перевезення (С. 160 дис.).

Оскільки воля замовника не може бути спрямована на укладення договору на кожен окрему аеропортову послугу, аеропортові послуги являють собою певний безперервний процес, починаючи з підготовки до зльоту й завершуючи необхідними роботами після посадки повітряного судна (С. 159 дис.).

Автор обґрунтовує висновок, що суб'єкти правовідносин з аеропортового обслуговування поділяються на обов'язкові та факультативні. Обов'язковими суб'єктами є експлуатанти аеропортів, якими можуть бути лише юридичні особи різної організаційно-правової форми, що діють на підставі сертифікату на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту. Факультативними є хендлінгові, кейтерінгові, клінінгові компанії, постачальники палива та ін. (С. 159–160 дис.).

Дисертант доводить, що між обов'язковим і факультативним суб'єктами правовідносин з аеропортового обслуговування укладаються договори, які за своєю природою тяжіють до групи договорів про надання послуг у сфері функціонування пропускнуої системи та системи забезпечення авіаційної безпеки, користування ресурсами на території аеропорту та ін. (С. 160 дис.).

Автор доводить існування трьох основних способів укладення договору на аеропортове обслуговування. Перший – укладення двостороннього правочину між авіакомпанією та експлуатантом аеропорту. Другий – розроблення експлуатантом аеропорту публічного договору [51; 191] на аеропортове обслуговування з оприлюдненням його на сайті компанії-експлуатанта аеропорту, підписання окремих додатків до публічного договору з посиланням на його умови. Третій – підписання окремих додатків до Стандартного договору про наземне обслуговування, опублікованого Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA) у 2008 р. з посиланням на текст зазначеного Стандартного договору (С. 180 дис.).

Дисертант аналізує судову практику, згідно з якою у разі підписання окремих додатків до Стандартного договору про наземне обслуговування, опублікованого Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA) у 2008р. з посиланням на текст зазначеного Стандартного договору, умови Основної Угоди та Додатку А до СУНО 2004 р., які опубліковано Міжнародною асоціацією повітряного транспорту, застосовуються так, як би такі умови були повністю повторені у цьому документі. Підписавши цей Додаток «В», сторони підтвердили, що вони ознайомлені з зазначеною вище Основною Угодою та Додатком «А» (С.185–186 дис.).

Автор обґрунтовує висновок про те, що підписання Додатку «В» є способом укладення, а не формою договору (укладення Стандартної угоди), з огляду на те, що якщо за цивільним законодавством України існує лише дві форми договорів – усна та письмова – то все інше (обмін листами, укладення єдиного документу, конклюдентні дії тощо) є способом укладення, а не формою договору (С. 186 дис.).

Дисертант обґрунтовує слушний висновок, що момент виявлення особою бажання скористатись своїми правами завжди збігається з моментом укладення нею договору на авіаційне перевезення пасажирів або вантажу. Цей момент підтверджується отриманням пасажиром квитка або вантажовідправником – накладної (С. 219 дис.).

Автор доводить доцільність закріплення на законодавчому рівні принципу презумпції правомірності вимог з усунення виявлених недоліків у результатах наданих послуг з аеропортового обслуговування. Згідно з цим принципом у випадку, якщо представник авіаперевізника та/або експлуатанта аеропорту дійде висновку про те, що будь-яка аеропортова послуга була надана підрядником неповно/неякісно, представники такого підрядника зобов'язані без зволікань виконати вимоги й вчинити в повному обсязі всі дії, на виконанні яких наполягають представники авіаперевізника чи експлуатанта аеропорту. При цьому, якщо підрядник не згоден з оцінкою результатів наданих ним послуг, він має право: а) зафіксувати на фото/відео результати наданих послуг до вчинення ним додаткових дій, а також вимоги представника експлуатанта аеропорту або авіаперевізника; б) зафіксувати факт своєї незгоди з вимогами про вчинення додаткових дій з усунення недоліків у «Формі С1» в розділі «Примітки»; в) скласти акт про незгоду з отриманими вимогами та надіслати його особі, яка їх надала; г) надати претензію про сплату вартості додаткових дій, вчинених з метою усунення виявлених недоліків. У випадку, якщо спір не буде вирішений претензійним шляхом, він має бути переданий на розгляд суду з дотриманням правил підвідомчості й підсудності (С. 220–221 дис.).

Важливо, що дисертант обґрунтовує пропозиції щодо удосконалення чинного законодавства. У цьому контексті заслуговує на увагу пропозиція щодо доцільності доповнення до ст. 81 Повітряного кодексу України частиною 3 такого змісту: «Якщо замовник послуг з аеропортового обслуговування та/або треті особи, в інтересах яких був укладений договір на аеропортове обслуговування, не скористуються повністю або частково тими чи іншими послугами, розрахунки сторін мають провадитись відповідно до умов і правил проведення розрахунків між авіаперевізником і пасажиром, визначеними Правилами повітряних перевезень пасажирів та багажу» (С. 218 дис.).

Разом з тим дисертація не позбавлена певних недоліків, окремі проблеми теми не знайшли відповідного рішення й обґрунтування, деякі з

них залишилися без уваги авторки, не з усіма дисертаційними положеннями беззастережно можна погодитися.

1. Автор обґрунтовує висновок про те, що масив норм, якими регулюються аеропортові послуги, включає в себе: а) як приватні (з договорів про надання послуг, фінансової діяльності), так і публічні (С. 53 дис.). Бажано пояснити, які публічні норми регулюють аеропортові послуги та який їх вплив на характер (природу) цих послуг?

2. Дисертант обґрунтовує висновок про те, що проблематичним є здійснення управління аеропортами та аеродромами після їх закріплення у державній власності. Адже на певний період це має бути суб'єкт, що здійснюватиме управління від імені держави, а згодом до управління ними залучатимуться недержавні юридичні особи. Якщо останнє відбуватиметься на підставі договору управління майном (гл. 70 ЦК України), то перший етап являтиме собою суто публічно-правові відносини (С. 65 дис.).

Бажано пояснити, чому в останньому випадку автор вважає, що йдеться про публічно-правові відносини? Якщо так, наскільки допустиме та які особливості управління аеропортами та аеродромами, закріпленими у державній власності, на підставі договору управління майном (гл. 70 ЦК України)? Зокрема, хто має виступати управителем такого майна (нове державне підприємство, яке для цього має бути створене; існуючі комунальні та державні підприємства тощо) ?

3. Автор доводить, що правовідносини між пасажиром та експлуатантом аеропорту або іншими особами, які здійснюють підприємницьку діяльність на території аеропорту, можуть виникати опосередковано через авіаційного перевізника або безпосередньо на підставі договорів (як правило усних), укладених між пасажиром і зазначеними особами (С. 161 дис.). Бажано пояснити правову природу і, по можливості, навести приклади опосередкованого, через авіаційного перевізника, виникнення правовідносин між пасажиром та експлуатантом аеродрому або

іншими особами, які здійснюють підприємницьку діяльність на території аеропорту.

4. Дисертант обґрунтовує висновок, що послуга бортового харчування (кейтеринг) юридично надається пасажиру авіаційним перевізником, але не особисто, а шляхом залучення спеціальних організацій. При цьому предметом правовідносин є саме послуга з харчування (кетерінг), а не звичайний продаж продуктів харчування (С. 162 дис.). Бажано пояснити, правову природу відносин про надання послуг з харчування між перевізником та спеціальною організацією як умови договору на аеропортове обслуговування.

5. Автор доводить, що правовідносини з аеропортового обслуговування виникають на підставі юридичного складу, до якого поряд з юридичними фактами, врегульованими нормами цивільного законодавства, і юридичні факти, вимоги та умови, передбачені господарським та адміністративним законодавством (С. 219 дис.). Бажано пояснити юридичну природу вимог та умов, передбачених господарським та адміністративним законодавством як складових юридичного складу (чи є вони юридичним фактом тощо)?

Проте, висловлені зауваження не торкаються концептуальних положень дисертаційного дослідження В. В. Спасибо, у своїй більшості стосуються дискусійних проблем, не применшують належного рівня рецензованого дослідження і не впливають на загальну позитивну оцінку роботи та на її наукову і практичну цінність. Основні положення дисертації, що виносяться на захист, належним чином були відображені у наукових статтях, кількість і якість яких відповідає вимогам щодо публікації основних положень дисертаційних досліджень у професійних виданнях. У них висвітлена ідея проведеного дослідження.

У ряді випадків автор веде полеміку, аналізує думки вчених із приводу цивільно-правового регулювання аеропортового обслуговування, визначає власну позицію з цього приводу. Дисертанткою проаналізовано значну частину існуючої вітчизняної літератури з розглянутої теми, було використано закордонні джерела. Усі ці теоретичні положення були

належним чином критично проаналізовані здобувачем і на цій основі зроблені пропозиції удосконалення теорії і практики цивільно-правового регулювання аеропортового обслуговування. Отже, загалом ступінь наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації достатній. Вони зроблені на належному науковому рівні. Тому можна стверджувати, що робота є завершеною науковою працею, а висновкам, зробленим у дисертації, властиві необхідні ознаки новизни.

Рецензована дисертація містить раніше не захищені наукові положення та отримані автором нові науково обґрунтовані результати в галузі науки цивільного права, які в сукупності розв'язують важливу наукову проблему цивільно-правового регулювання аеропортового обслуговування.

Теоретичне значення роботи полягає в тому, що результати дослідження можуть бути використані у подальшій розробці правової конструкції аеропортового обслуговування. Крім того, теоретичні висновки і пропозиції дисертації можуть бути використані для удосконалення відповідних цивільно-правових конструкцій. Основні положення роботи можуть бути корисними при підготовці підручників і навчальних посібників для студентів юридичних вузів і факультетів, а також при викладанні курсів «Актуальні проблеми договірного права», «Актуальні проблеми транспортного права».

Наведене вище свідчить про набуття В. В. Спасибо теоретичних знань і компетентностей, достатніх для продукування нових ідей, розв'язання комплексних проблем у галузі професійної та/або дослідницько-інноваційної діяльності, оволодіння методологією наукової та педагогічної діяльності, а також проведення власного наукового дослідження, результати якого мають наукову новизну, теоретичне та практичне значення.

Проведений аналіз дає підстави для висновку, що дисертація Спасибо Валентина Валентиновича «Цивільно-правове регулювання аеропортового обслуговування» відповідає вимогам, які ставляться до написання кандидатських дисертацій (п. п. 9, 11 «Порядку присудження наукових

ступенів», в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 р. № 567 (зі змінами), а її автор заслуговує на присудження наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03. – цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право.

**Офіційний опонент,
доктор юридичних наук, професор,
академік НАПрН України,
завідувач кафедри цивільного права
Інституту права Київського національного університету
імені Тараса Шевченка**



Майданик Р. А.

«30» квітня 2021 р.

Підпис проф. Майданика Р. А. посвідчую,

Вчений секретар Київського національного університету
імені Тараса Шевченка

