Рішення
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії Петров Олександр Олександрович, 1999 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 2022 році Навчально-науковий інститут права Київського національного університету імені Тараса Шевченка, здобувши ступінь магістра за спеціальністю 081 «Право», виконав акредитовану освітньо-наукову програму підготовки здобувачів третього освітньо-наукового рівня вищої освіти за спеціальністю 081 Право.

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом Київського національного університету імені Тараса Шевченка від 15.04.2026 р. № 199-34 у складі:

Голови разової спеціалізованої вченої ради:	**Вікторії Вікторівни РЄЗНІКОВОЇ**, доктора юридичних наук, професора, член-кореспондента Національної академії правових наук України, завідувача кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
Рецензентів:	**Валерії Вікторівни ПОЄДИНОК**, доктора юридичних наук, професора, професора кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка. **Анастасії Сергіївни ГОЛОВАЧОВОЇ**, кандидата юридичних наук, асистента кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка;
Офіційних опонентів:	**Елли Михайлівни ДЕРКАЧ**, доктора юридичних наук, професора, професора кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права Донецького національного університету імені Василя Стуса; **Ірини Сергіївни ПОХИЛЕНКО**, кандидата юридичних наук, доцента, доцента кафедри права та публічного управління Київського національного університета будівництва та архітектури.

на засіданні «09» червня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 Право *Петрову Олександру Олександровичу* на підставі публічного захисту дисертації «Господарсько-правове регулювання авіаційної діяльності» за спеціальністю 081 Право.

Дисертацію виконано на кафедрі економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Науковий керівник – КЛЕПІКОВА Ольга Вікторівна, доктор юридичних наук, доцент, доцент кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Дисертацію виконано у вигляді спеціально підготовленого рукопису українською мовою, що повністю відповідає вимогам пункту 6 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 року № 44 (зі змінами) та містить нові науково-обґрунтовані результати, а саме: обґрунтовано висновок про інституційну господарсько-правову природу законодавства про авіаційну діяльність; встановлено, що законодавство про авіаційну діяльність структурно інтегровано до системи повітряного транспорту та функціональної мети цивільної авіації, становить взаємопов'язану за змістом та упорядковану за предметно-галузевою ознакою систему міжнародних договорів та нормативно-правових актів України, які регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку із організацією та здійсненням авіаційної діяльності; виокремлено спеціальні ознаки законодавства про авіаційну діяльність: предметно-галузевий характер, кодифікованість, правова імплементація, підзаконна систематизація; обґрунтовано правову природу Авіаційних правил України, з'ясовано, що Авіаційні правила України – це упорядкована суб'єктом правотворчої діяльності система підзаконних нормативно-правових актів, які прийняті на підставі Конституції України, законів, чинних міжнародних договорів та регулюють відносини щодо організації і здійснення авіаційної діяльності, а також інші відносини у сфері цивільної авіації; обґрунтовано висновок про розмежування понять «аеропорт», «аеродром» та «аеродромні об'єкти», доведено про необхідність закріплення у Повітряному кодексі України поняття «аеродромні об'єкти» як системоутворюючої правової категорії, функціональна подібність якої пов'язана із правом доступу до об'єктів інфраструктури повітряного транспорту, визначенням складу майнового комплексу аеродрому та аеропорту; виявлено відмінності застосування понять «експлуатант», «суб'єкти авіаційної діяльності», «суб'єкти господарювання»; обґрунтовано, що поняття «експлуатант» вказує на спеціальний правовий статус суб'єкта господарювання, поняття «суб'єкти авіаційної діяльності» змістовно пов'язане з предметом діяльності суб'єктів господарювання, поняття «експлуатант» вказує на особливості здійснення авіаційної діяльності з огляду на те, чи використовує суб'єкт господарювання задля цього

повітряне судно і якою мірою – безпосередньо чи опосередковано; запропоновано поділ суб'єктів авіаційної діяльності на дві групи: суб'єкти авіаційної діяльності-експлуатанти; суб'єкти авіаційної діяльності без статусу експлуатанта; сформульовано положення, які зумовлюють системно-галузевий підхід до застосування категорії «повітряне судно» у законодавстві України, зокрема встановлено, що поняття «повітряне судно»: застосовується для узагальнення об'єктів інфраструктури повітряного транспорту, що використовуються для здійснення авіаційної діяльності, застосовується для виокремлення тих видів транспортних засобів, які використовуються виключно у сфері цивільної авіації, застосовується як універсальна правова категорія щодо різних видів повітряних суден, які передбачені законодавством і відповідають ознакам льотної придатності; обґрунтовано положення про те, що ознака льотної придатності: дозволяє визначити особливості повітряного судна як окремого виду транспортних засобів та об'єкта інфраструктури повітряного транспорту, пов'язується з виконанням власником повітряного судна та його експлуатантом передбаченого законодавством обов'язку щодо підтримання належного технічного стану повітряного судна, зумовлює підтвердження льотної придатності повітряного судна шляхом видачі сертифіката льотної придатності; підготовлено пропозиції по внесенню змін до законів України, які оформлено як проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що регулюють авіаційну діяльність», проєкт Постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до актів Кабінету Міністрів України, що регулюють авіаційну діяльність».

Здобувач має 9 наукових публікацій за темою дисертації, з них 3 наукові статті, опублікованих у наукових фахових виданнях України, а також 6 тез доповідей на науково-практичних конференціях:

1. Петров О.О. Проблемні аспекти наближення законодавства України до законодавства Європейського Союзу з питань ліцензування повітряних перевезень. *Право України*. 2023. № 8. 124-136 с. DOI: 10.33498/louu-2023-08-137 (дата звернення: 02.04.2023).
2. Петров О.О. Правовий статус експлуатантів цивільних повітряних суден. *Наукові перспективи*. № 6 (48) 2024. Київ, 2024. С. 722-742. DOI: https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-6(48). (дата звернення: 03.09.2024).
3. Петров О.О. Визначення правової дефініції «Авіація». *Наукові перспективи*. № 8 (38) 2023. Київ, 2023. 499-514 с. DOI: https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8(38)-498-514. (дата звернення: 31.08.2023).

У дискусії взяли участь голова, рецензенти та офіційні опоненти, та висловили зауваження:

РЄЗНІКОВА Вікторія Вікторівна, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент Національної академії правових наук України, завідувач кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Оцінка позитивна без зауважень.

ПОЄДИНОК Валерія Вікторівна, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Оцінка позитивна із зауваженнями:

1) У підрозділі 1.5 роботи, ліцензування і сертифікація авіаційної діяльності визначаються видами дозвільних транспортних процедур, що застосовуються на повітряному транспорті. Така характеристика є правильною, оскільки сертифікація в авіаційній діяльності є саме дозвільною процедурою, а не процедурою підтвердження відповідності у розумінні Закону «Про технічні регламенти та оцінку відповідності». Разом з тим, бракує теоретичних висновків автора стосовно того, чим процедури ліцензування і сертифікації відрізняються концептуально (мета і завдання одного й іншого).

2) Підрозділ 3.1. «Поняття, ознаки та система законодавства про авіаційну діяльність присвячено характеристиці вказаного законодавства» як господарського, при цьому особливу увагу приділено системі законодавства про авіаційну діяльність. Разом з тим, видається, що виклад матеріалу в цьому підрозділі носить суто формально-догматичний характер. Не заперечуючи можливості такого підхід (який передбачає тлумачення норм права, з'ясування їхньої внутрішньої логіки та взаємозв'язку, визначення змісту прав і обов'язків, які випливають із конкретних приписів), вважаю, що роботу прикрасили б також міркування про цілі господарсько-правового регулювання авіаційної діяльності, особливо з огляду на те, що в сучасному періоді такі цілі є різноманітними і не вичерпуються лише забезпеченням безпечного та безперебійного функціонування повітряного транспорту (варто згадати, зокрема, відповідність авіаційної діяльності вимогам сталого розвитку, інтеграцію цифрових технологій, специфічні виклики, пов'язані з безпілотною авіацією тощо)

3) У підрозділі 3.2 роботи, присвяченому вдосконаленню авіаційного законодавства в умовах інтеграції до Європейського Союзу автор зосереджується на зобов'язаннях України за Угодою про асоціацію з ЄС. Втім, наразі ця Угода вже не є єдиною правовою рамкою відносин України з ЄС. Україна є країною-кандидатом на вступ до ЄС, перебуває у переговорах щодо вступу, тож у роботі слід було б висвітлити і правові питання, якці виникають у переговорах (за главою 14 aquis ЄС).

ГОЛОВАЧОВА Анастасія Сергіївна, кандидат юридичних наук, асистент кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Оцінка позитивна із зауваженнями:

1) Запропоноване автором на с. 34 визначення поняття «повітряний транспорт», як «економічне утворення, що характеризується видом суспільних господарських відносин», вважаю таким, що потребує додаткового обґрунтування. Зокрема, використання категорії «економічне утворення» є надто широким і позбавленим необхідної юридичної конкретики, що не дозволяє чітко ідентифікувати специфіку

транспортної галузі. Крім того, визначення транспорту безпосередньо через категорію суспільних відносин є некоректним, оскільки повітряний транспорт виступає радше об'єктом, з приводу якого такі відносини виникають, а не самою сутністю цих відносин. Обґрунтуйте, чому Ви обрали саме такий підхід і як він допомагає розкрити господарсько-правову природу авіаційної діяльності.

2) Вважаю дискусійним та таким, що потребує додаткового обґрунтування, твердження автора (с. 78), у якому авіаційне страхування класифікується як «окремий вид авіаційної діяльності», оскільки системний аналіз транспортного законодавства та законодавства у сфері фінансових послуг (зокрема, страхового законодавства) вказує на методологічну неточність такого підходу. Згідно зі ст. 1 Повітряного кодексу України, авіаційна діяльність безпосередньо пов'язана з використанням повітряного простору, тоді як авіаційне страхування за своєю правовою природою є фінансовою послугою, що регулюється нормами страхового права та здійснюється специфічними суб'єктами – страховиками, які не є суб'єктами авіаційної діяльності. Крім того, у роботі спостерігається певна внутрішня неузгодженість, адже дисертант самостійно констатує останнє і обґрунтовує висновок на с. 125 про те, що суб'єктом страхової діяльності і, відповідно, страховиком за договором страхування. А також висновок на с. 115 про те, що ліцензування страхування ризиків цивільної авіації не є транспортною дозвільною процедурою, має розглядатися у площині страхового права. Тож, постає питання до дисертанта: и вважаєте Ви авіаційне страхування окремим видом авіаційної діяльності?

3) На с. 180 дисертант пропонує п. 17 ч. 1 т. 1 Повітряного кодексу України викласти в такій редакції: «аеропорт – сукупність аеродрому, не менше одного аеровокзалу та інших об'єктів інфраструктури аеропортів, які призначені для приймання і відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, та обслуговування пасажирів». Використання терміну «сукупність» у дисертації без уточнення характеру зв'язків між цими об'єктами видається науковим спрощенням, що нівелює комплексну природу аеропорту як єдиного техніко-технологічного комплексу. Також, визначення об'єкта (аеропорту) через «інфраструктуру аеропортів» не дозволяє розкрити сутнісні характеристики поняття, а лише створює замкнене логічне коло. Тому виникає питання: як би Ви могли уточнити характер зав'язків між аеродромом, аеровокзалом та інфраструктурою, щоб підкреслити їхній єдиний технологічний цикл.

Додаткового обґрунтування потребує вказівка на обов'язкове включення до елементів інфраструктури аеропорту не менше одного аеровокзалу. Чи не буде це перепоною для функціонування виключно вантажних аеропортів, які не потребують наявність аеровокзалу? Для прикладу, до повномасштабного вторгнення рф в Україну в місті Гостомель функціонував вантажний аеропорт «Антонов».

ДЕРКАЧ Елла Михайлівна, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права Донецького національного університету імені Василя Стуса.

Оцінка позитивна із зауваженнями:

1) Поділяючи авторський підхід щодо ліцензування та сертифікації авіаційної діяльності як різновиду дозвільних транспортних процедур, водночас потребують

додаткової аргументації з розкриттям власного бачення пропозиції автора щодо доцільності ліцензування перевезення вантажів повітряним транспортом та внесення змін до законодавства України з метою наближення до законодавства ЄС. Ліцензування та сертифікація розглядаються Петровим О.О. як різновид засобів державного регулювання господарської діяльності, у зв'язку з чим виникає питання щодо згадування у роботі інших засобів державного регулювання авіаційної діяльності, зокрема регулювання тарифів тощо.

2) У роботі, поряд з детальним дослідженням дозвільних транспортних процедур, недостатньо уваги приділено дослідженню питань договірних відносин при здійсненні авіаційної діяльності (особливостей укладення, виконання, зміни та припинення господарських договорів), поза увагою залишилась проблематика господарсько-правової відповідальності учасників авіаційної діяльності. В цьому аспекті доцільно було б проаналізувати в роботі практику укладення господарських договорів у сфері авіації.

3) Досліджуючи у підрозділі 3.1 систему законодавства про авіаційну діяльність, автор включає до другого блоку «міжнародні договори, які мають силу закону» (с. 203). Відповідно до ст. 9 Конституції України, чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України. Укладення міжнародних договорів, які суперечать Конституції України, можливе лише після внесення відповідних змін до Конституції України. При цьому у роботі згадано Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію; Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони; Угоду між Україною, з однієї сторони, про спільний авіаційний простір, при цьому поза увагою залишилися Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (1999 р.), до якої Україна приєдналася Законом України від 17 грудня 2008 р.

ПОХИЛЕНКО Ірина Сергіївна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри права та публічного управління Київського національного університета будівництва та архітектури.

Оцінка позитивна із зауваженнями:

1) З огляду на об'єкт та предмет дослідження в дисертаційній роботі приділено увагу окремим питанням сертифікації авіаційної діяльності. Відтак, автор стверджує, що сертифікація авіаційної діяльності здійснюється в передбаченому законодавством порядку, здійснює таку сертифікацію Державіаслужба України, задля цього вона наділена спеціальною галузевою компетенцією. На думку автора, відрізняється мета сертифікації авіаційної діяльності, яка полягає в державному регулюванні господарсько-правових відносин у сфері цивільної авіації. Автор вважає, що наявні певні відмінності в галузевій ознаці сертифікації, оскільки галузева спрямованість сертифікації авіаційної діяльності відрізняється від сертифікаційних транспортних процедур, саме тим, що вона спрямована на регулювання господарських відносин в цивільній авіації і має відношення лише до повітряного транспорту. (стор.120) На нашу думку, цей висновок потребує додаткової аргументації з огляду на таке. В науці господарського права науковцями з питань транспортного права, розроблена

категорія «дозвільні транспортні процедури», зокрема з'ясовано одну з основних ознак – галузеву спрямованість, доведено правову природу сертифікаційних транспортних процедур як виду дозвільних транспортних процедур з огляду на дозвільну, контрольну та охоронну функції. Відтак, дисертанту потрібно з'ясувати: (а) чи не йде мова про однаковий зміст галузевої ознаки сертифікації; (б) чи є сертифікація авіаційної діяльності окремим видом сертифікаційних транспортних процедур.

2) Звертаючись до питання про правовий режим повітряних суден, дисертант наголошує на тому, що цивільні повітряні судна є видами транспортних засобів, що за своїм цільовим призначенням належать до повітряного транспорту. Дисертант вважає, що визначення правового режиму повітряних суден зобов'язує звернути увагу на такі положення: по-перше, мова йде про об'єкт правовідносин і визначальною для цього є поняття «речі», яке наведено у Цивільному кодексі України; по-друге, повітряне судно використовується суб'єктами авіаційної діяльності у сфері цивільної авіації; по-третє, повітряне судно можна розглядати як транспортний засіб у складі майна суб'єктів авіаційної діяльності, а також як об'єкт транспортної інфраструктури в цілому. (с. 130-131) На нашу думку, у контексті перспективи рекодифікації цивільного законодавства може постати питання про доповнення Цивільного кодексу України нормами, присвяченими питанням цифрових технологій, правового режиму штучного інтелекту, що потребує переосмислення окремих питань використання транспортних засобів. Також звернути увагу на те, що в науці цивільного права вже знайшов підтримки науковий підхід, згідно з яким обґрунтовується необхідність визнання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту як особливих об'єктів цивільних прав із специфічним правовим режимом, що відрізняється від традиційних транспортних засобів. Відтак, постає питання про обов'язкову відповідність всіх видів повітряних суден критерію льотної придатності, що сьогодні підтверджується видачею сертифікату льотної придатності та подальшу перспективу правового регулювання цього питання.

3) В дисертації акцентовано увагу на важливу роль та значення Угоди між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір (далі – Угода про САП). Зокрема, наголошується на тому, що розподіл слотів в аеропортах є одним із ключових механізмів гарантування реального доступу до авіаційної інфраструктури: саме через систему слотів визначається, які перевізники і в яких часових інтервалах можуть здійснювати зльоти та посадки, а отже - хто має фактичну можливість обслуговувати маршрути, конкурувати на ринку.(с. 211-212) Особливо слід наголосити на тому, що п. 6 ст. 21 Угоди про САП передбачено, що розподіл слотів в аеропортах повинен здійснюватися незалежно, прозоро, недискримінаційно та своєчасно. Відтак постає питання про перспективу запровадження розподілу слотів в аеропортах України на принципах незалежності, прозорості, своєчасності і недискримінаційності, а також закріплення наведених принципів розподілу слотів в нормативних актах України.

Результати відкритого голосування:

«**За**» 5 членів ради,

«**Проти**» 0 членів ради.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує Петрову Олександру Олександровичу ступінь доктора філософії з галузі знань 08 Право за спеціальністю 081 Право.

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова разової спеціалізованої вченої ради, доктор юридичних наук, професор **Вікторія РЄЗНІКОВА**

Підпис засвідчую
Вчений секретар
КАРАУЛЬНА Н.
11.06.