

**Annotasiya**  
**“Hava azadlıqları” və onların inkişaf tarixi**  
**E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov.**

Mövcud beynəlxalq hava hüququ ədəbiyyatlarında “hava azadlıqları” təsnifatına görə 3 qrupa ayrılır:

- I qrup “hava azadlıqları” (köməkçi “hava azadlıqları”) - üçüncü ölkəyə gedən uçuş marşrutu üzrə yerləşən dövlətlərin ərazisi üzərindən uçuşun təmin edilməsi (1-ci və 2-ci “hava azadlıqları”);
- II qrup “hava azadlıqları” (əsas “hava azadlıqları”) - partnyor dövlətlər arasında müqaviləyə əsasən daşımaların təmin edilməsi (3-cü və 4-cü “hava azadlıqları”);
- III qrup “hava azadlıqları” (ikinci dərəcəli “hava azadlıqları”) – partnyor dövlətlərdən üçüncü ölkəyə müqavilə əsasında daşımaların təmin edilməsi (5-ci, 6-cı və 7-ci “hava azadlıqları”);

Məqalədə digər “hava azadlıqlarının” mövcudluğu praktiki baxımdan araşdırılmış və IV qrup şəklində təsnifata daxil olunması təklifi verilmişdir.

## **“Hava azadlıqları” və onların inkişaf tarixi**

Aviadaşımalar bazarının hüquqi tənzimlənməsi aviasiya əlaqələri üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Beynəlxalq uçuşlarda daşıma həyata keçirən aviamüəssisə müntəzəm hava daşımalarında daşıma hüququ əldə etməklə beynəlxalq hava yollarından səmərəli, effektiv və gəlirlə istifadə edə bilər. Ümumiyyətlə həm müntəzəm, həm də qeyri-müntəzəm beynəlxalq hava əlaqələrində sərnişin, yük, baqaj və poçt daşımaları məqsədli kommertiya xarakteri daşıyır. Daşıyıcının beynəlxalq uçuşlarda maksimum kommertiya effekti əldə etməsi üçün digər ölkələrə müxtəlif variantlarla daşıma həyata keçirmək imkanı verən kompleks hüquqları olmalıdır. Bu hüquqların kommertiya ilə sıx əlaqəsi beynəlxalq hava hüququnda kommertiya hüquqları qrupunun formalaşmasını şərtləşdirmişdir. Kommertiya hüquqları anlayışına hava daşımalarının reallaşmasında uçuşlar və onların həyata keçmə şərtləri daxildir.

Kommertiya hüquqları öz təbiətinə görə beynəlxalq daşımaların iqtisadiyyatı ilə birbaşa əlaqədardır. Aviadaşıyıcının gəlir əldə etməsi üçün daşımanın həyata keçirildiyi dövlətin ərazisində sərnişinləri, yükləri və poçtu boşaltmaq və götürmək hüququna malik olmalıdır. Kommertiya hüquqlarının müxtəlif növlərinə malik olan xarici daşıyıcıların kommertiya fəaliyyəti daşınmanın həyata keçirildiyi dövlətin qanunlarına zidd olmamalıdır. Bir dövlətin digər dövlətə verdiyi hüquq əsasında, təyin olunmuş daşıyıcıların müəyyənləşdirilmiş beynəlxalq marşrutlarda hava əlaqələri haqqında ikitərəfli razılaşmalara müvafiq sərnişin, baqaj və yük daşımalarını yerinə yetirmək hüququna malik olması kommertiya hüququ adlanır. Kommertiya hüquqlarının əsasını “hava azadlıqları” təşkil edir. “Hava azadlıqları” yalnız müntəzəm hava daşımaları üçün nəzərdə tutulub. Hal-hazırda 9 “hava azadlıqların”-dan istifadə edilir.

Fransız alimi, “hava azadlığı” haqqında elmi işlər aparmış P. Foşil göstərmişdi ki, “hava azadlıqları” təbii və hüquqi əsaslarla müəyyənləşdirilir. P.Foşil tərəfindən 1904-cü ildə “hava azadlığı” elmi anlayışının əsası qoyulan zaman dünyada ən hündür tikili 330 metrliyində olan Eyfel qülləsi hesab olunurdu. Alim məhz bu hündürlüyə istiqamətlənərək, belə bir nəticəyə gəlmişdi ki, bu qüllənin hüdudlarından kənardakı hava məkanı heç kimin tabeliyi altında olmayaraq hava hərəkətləri üçün sərbəstdir. Havanın fiziki xüsusiyyətləri səbəbilə dövlətin suverenliyinə tabeliyinin mümkünsüzlüyü Foşili belə bir nəticəyə gətirmişdi ki “hava azadlığı”-nın onun tərəfindən elan edilməsi mahiyyət etibarilə və hüquqi cəhətdən düzgün qərardır. Eyni zamanda alim hesab edirdi ki, dövlət haqlı olaraq “hava azadlığı” üzərinə bir sıra məhdudiyətlər qoya bilər: dövlətin öz ərazisi üzərindən xarici hava gəmilərinin uçuşunu qadağan etmək, öz milli təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə ehtiyat tədbirləri həyata keçirmək, öz kommertiya maraqlarını başqa dövlətlərin rəqabətindən müdafiə etmək və s.; “Hava azadlığı” faktiki surətdə nəzəri mübahisələrin və praktiki cəhdlərin nəticəsi olaraq 1911-ci ildə Beynəlxalq Aviasiya Hüquqi komitəsi tərəfindən hazırlanmış Beynəlxalq Hava Məcəlləsinin 1-ci maddəsində öz əksini tapdı. 1913-cü ildə imzalanmış fransız-alman müqaviləsi məhz bu qanunvericilik aktından bəhrələnmişdi. Bu müqavilənin tarixi əhəmiyyəti dövlətin öz hava məkanını idarəetmə hüququnun burada təsbit olunmasındadır.

“Hava azadlıqları”-nın inkişaf tarixinin sonrakı mərhələsi “Paris konvensiyası” ilə bağlıdır. Paris sülh konfransında qəbul olunmuş Paris Konvensiyasının iştirakçı dövlətləri dövlətin quru və su ərazisində yerləşən hava məkanı üzərində bütövlük və suverenlik prinsipini qəbul etdilər. (Konvensiyanın 1-ci maddəsi) Həmin konfransda “Hava azadlığı” və ya kommertiya hüquqları dövlətin maraqlarına cavab vermədiyindən qəbul olunmamışdı. Bunun səbəbi isə hərbi müdaxilələr və Birinci dünya müharibəsinin ziddiyyətli siyasi, iqtisadi və hərbi reallıqları idi.

1919-cu il 25 avqustunda beynəlxalq London-Paris hava xətti, sonradan isə Brüssel-Paris xətti üzrə hərbi xarakterli məqsədlər üçün layihələndirilmiş bombardımançı təyyarələrdə sərnişin və yük daşımalarının başladığı vaxt daşımaların həcmi hələ çox cüzi idi. Aviasiya beynəlxalq nəqliyyat sistemində öz məsuliyyətli yerini tutmamışdı. Hal-hazırda müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarının həyata keçirilməsi üçün hüquqi bazis rolunu oynayan və “hava azadlıqları”-nın rəsmi şəkildə yaranma tarixində ən qabaqcıl rola malik Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında

Çikaqo Konvensiyasını (7 dekabr 1944-cü il) və 1944-cü il beynəlxalq tranzit hava daşımaları haqqında müqaviləni xüsusilə vurğulamaq lazımdır.

1944-cü il beynəlxalq hava daşımalarında tranzit haqqında sazişin (İki “hava azadlıqları” haqqında 1944-cü il Çikaqo sazişi) 1-ci maddəsində göstərilir:

1.1 Dövlət qarşılıqlı surətdə razılaşdığı digər dövlətə müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında aşağıdakı “hava azadlıqları”-nı verir:

- Yerə enmədən dövlətin hava məkanından uçub keçmək hüququ;

- Kommersiya məqsədləri olmadan yerə enmə hüququ;

1944-cü il Beynəlxalq hava nəqliyyatı sazişinin (beş “hava azadlıqları” haqqında “1944-cü il sazişi”) Yekun aktına müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında kommersiya hüquqlarının mübadiləsi haqqında ikitərəfli sazişlərin standart forması daxil edilmişdir. Bu formada “hava azadlığının” əsas ilk beş növü əks edilmişdir:

1) Yerə enmədən dövlətin hava məkanından uçub keçmək (tranzit) hüququ

2) Kommersiya məqsədləri olmadan yerə enməklə uçub keçmək (tranzit) hüququ.

3) hava gəmisinin qeydə alındığı dövlətdən götürülmüş sərnişinlərin, yüklərin və poçtun digər dövlətə aparılması hüququ.

4) hava gəmisinin qeydə alındığı dövlətə uçan sərnişinləri, yükləri və poçtu digər dövlətdən aparmaq hüququ.

5) digər dövlətin ərazisində sərnişinləri düşürmək, yükləri və poçtu boşaltmaq eləcə də bunları göstərilən üçüncü ölkələrdən və ya istənilən üçüncü ölkələrə daşımaq üçün onları həmin dövlətin ərazisində hava gəmisinə götürmək hüququ.

Beynəlxalq hava daşımalarında ikitərəfli sazişlərin əksəriyyəti üçün nümunə rolunu oynamış ən məşhur sazişlərdən biri hava daşımaları haqqında 1946-cı ildə Amerika Birləşmiş Ştatları (ABŞ) və Böyük Britaniya krallığı arasında bağlanmış “Bermud-1” sazişidir. Lakin 70-ci illərin ortalarından aviadaşıma bazarında rəqabət kəskin surətdə artmağa başlamışdır. 1976-cı il üçün beynəlxalq nəqliyyat sahəsindəki siyasət haqqında ABŞ prezidentinin bəyanatında gələcək “yenidən tənzimlənmə” konsepsiyasının əsas cizgiləri ifadə edilmişdir. Bura çarter daşımalarının liberallaşdırılması; bazarlardan azad istifadə etmə; tərəflərin çevikliyi (çarter daşımalar üçün sərbəst qiymət, müntəzəm daşımalar üçün tərəflərin maliyyələşdirilməsi) ; ikitərəfli münasibətlərdə aviaşirkətlər arasında “səmərəli rəqabət” prinsipi daxil olmuşdur. Bununla da ABŞ “Bermud-1” sazişində ifadə edilmiş prinsipləri faktiki olaraq pozmuş və 1976-cı ildə Böyük Britaniya həmin sazişi etibarsız hesab etməsi ilə Amerika Birləşmiş Ştatların hərəkətinə qarşı məcburi reaksiya vermişdi. 1977-ci il 23 iyul tarixində “Bermud-1” müqaviləsi daha mükəmməl və ətraflı hazırlanmış “Bermud-2” sazişi ilə əvəz olundu. 1978-ci ilin oktyabrında ABŞ prezidenti daxili aviasiya xətlərində avimüəssisələrin fəaliyyəti-nin yenidən tənzimlənməsi haqqında qanunu imzaladı. Həmin qanun beynəlxalq hava daşımalarında “hava azadlıqları”-na şamil olunurdu.

XX əsrin 70-80-ci illərindəki sürətli dəyişikliklər hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsində “açıq hava” konsepsiyasının yaranmasına gətirib çıxardı.

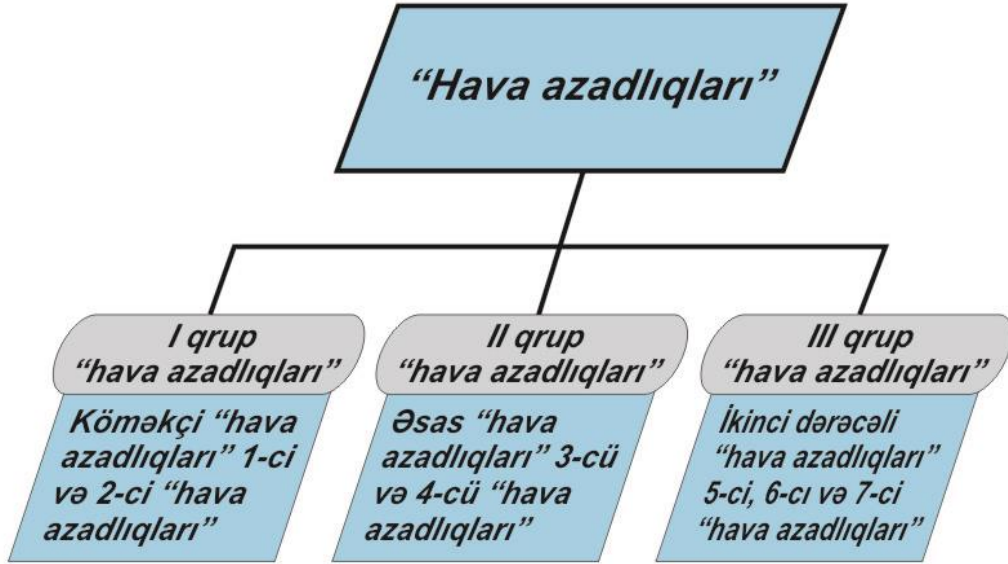
25 iyun 1983-cü ildə Avropa Şurası Qərbi Avropa ölkələri arasında daxili regional hava daşımalarına dair qismən “liberal” rejimin tətbiqinə sanksiya verdi. Bu rejim yalnız 70 yerliyə qədər sərnişin tutumu və 30 tona qədər uçuş çəkisi olan hava gəmilərinin uçuşlarına şamil edildi.

Kommersiya hüquqlarının həcmindən asılı olaraq şərti şəkildə bir neçə kateqoriyaya ayrılması elmi araşdırmalarda öz əksini tapıb. Bir çox hüquqşünas alimlərin fikrincə, ilk beş hava azadlığı klassik “hava azadlıqları” hesab olunur. Sonrakı dövrlərdə meydana gəlmiş 6-cı və 7-ci “hava azadlıqları” isə 5-ci “hava azadlığının” xüsusi halı hesab olunur. Qeyd olunan 6-cı və 7-ci “hava azadlıqlarının” yaranma mənbəyi praktikadır. Sonradan bu “hava azadlıqları” nəzəriyyədə öz təsdiqini tapdı. Mövcud rus ədəbiyyatında “hava azadlıqları” təsnifatına görə 3 qrupa ayrılır:

- ***I qrup “hava azadlıqları” (köməkçi “hava azadlıqları”) - üçüncü ölkəyə gedən uçuş marşrutu üzrə yerləşən dövlətlərin ərazisi üzərindən uçuşun təmin edilməsi (1-ci və 2-ci “hava azadlıqları”);***

- **II qrup “hava azadlıqları” (əsas “hava azadlıqları”) - partnyor dövlətlər arasında müqaviləyə əsasən daşımaların təmin edilməsi (3-cü və 4-cü “hava azadlıqları”);**
- **III qrup “hava azadlıqları” (ikinci dərəcəli “hava azadlıqları”) – partnyor dövlətlərdən üçüncü ölkəyə müqavilə əsasında daşımaların təmin edilməsi (5-ci, 6-cı və 7-ci “hava azadlıqları”);**

(şəkil 1.)



Qərbi Avropada hava daşımaları haqqında ikitərəfli sazişlərdə (o cümlədən Böyük Britaniyanın 1984-cü ildə Hollandiya, AFR və Lüksemburqla bağladığı sazişlər) “açıq müntəzəm marşrutlar” prinsipinin təsbit edilməsi kommersiya hüquqlarının (“hava azadlıqları”) tənzimlənməsi sahəsində yeni istiqamət sayıla bilər. Bu prinsipin tətbiqi dövlətlərin ərazisinin istənilən məntəqələrinə uçuşlar etmək imtiyazlarının qarşılıqlı olaraq bir-birlərinə verilməsini nəzərdə tutur. Müasir dövrdə Avropada geniş yayılmış “Açıq hava” siyasəti dövlətlərə öz aralarında 9 “hava azadlığının” hamısından istifadə etmək imkanı yaradır. Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasının (7 dekabr 1944-cü il) 7-ci maddəsində kabotaj daşımalar xüsusi əsasla qadağan edilmişdi. Lakin kabotaj hava daşımalarını dövlətin suveren səlahiyyəti kimi qəbul edən Avropa İttifaqı dövlətləri “Vahid Avropa Səmasını” formalaşdırmağa başlamışlar. 1993-cü ildən etibarən bütün Avropa İttifaqı ölkələri bu ittifaqa daxil olan dövlətlərarası uçuşlara giriş əldə edirlər. 1997-ci ildən sonra isə Avropa İttifaqı dövlətlərinin arasında kabotaj hüququ yaranır. Konkret misalla şərh etsək : məsələn Hollandiyaya məxsus hava yolları şirkəti “KLM” Fransanın Bordo-Lion şəhərləri arasında sənişin və yük daşımaları həyata keçirir. Son illər Avropa İttifaqı komissiyası “Açıq hava” siyasətinin əhatə dairəsini genişləndirmək istəyir. Artıq Avropa İttifaqı ABŞ ilə “açıq hava” müqaviləsi imzalamışdır. Bu müqaviləyə əsasən Amerika hava yolları şirkətlərinin partnyor dövlətlərin istənilən şəhərinə uçuş həyata keçirmək, eyni zamanda Avropa İttifaqı dövlətlərinin də ABŞ-nin istənilən məntəqəsinə bu şəkildə uçuşlar həyata keçirmək imkanı yaranır. Müqavilənin şərtinə görə Avropa İttifaqına daxil olan hər bir dövlət ABŞ-nin hər hansı bir məntəqəsinə uçuşu yalnız öz milli hava limanlarından həyata keçirə bilərlər. Məsələn, Almaniya hava yolları şirkəti Finlandiyanın paytaxtı Helsinkidən-Nyu-Yorka və ya Skandinaviya hava yolları şirkəti Belçikanın paytaxtı Brüsseldən-Çikaqoya uça bilməzlər. Göründüyü kimi, XX əsrin 90-cı illərindən etibarən Avropa İttifaqına daxil olan dövlətlərdə hava daşımalarının hüquqi

tənzimlənməsində yeni bölgü yaranır – 8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”. Hesab edirik ki, buna müvafiq olaraq “hava azadlıqlarının” təsnifatında 4-cü qrup “hava azadlıqlarını” - “kəbotaj azadlıqları” göstərmək olar.

(şəkil 2.)

