

Beynəlxalq hava daşımalarında köməkçi “hava azadlıqları”

*Elmi rəhbərlər: h.e.d., professor Quliyev İbrahim Oruc oğlu
t.e.n., dosent Nəcəfov Elman Mehdi oğlu*

Milli Aviasiya Akademiyasının V kurs tələbəsi Xəlilov Zafiq Zakir oğlu

Təyin olunmuş daşıyıcının (aviaşirkətin) beynəlxalq uçuşlarda maksimum kommersiya effekti əldə etməsi üçün, digər ölkələrə müxtəlif variantlarla daşıma həyata keçirmək imkanı verən kompleks hüquqları olmalıdır. Bu hüquqların kommersiya ilə sıx əlaqəsi beynəlxalq hava hüququnda kommersiya hüquqları qrupunun formalaşmasını şərtləşdirmişdir. Daha dəqiq desək, sərnişinlərin, yüklərin daşınmasını dövlət tərəfindən ikitərəfli hava müqavilələri tələblərinə uyğun təyin olunmuş və dövlət tərəfindən onlara sazişlər əsasında verilmiş kommersiya hüquqlarına malik müəyyən aviaşirkətlər həyata keçirir (1). Kommersiya hüquqlarının, onların həcmindən asılı olaraq, şərti şəkildə bir neçə kateqoriyaya ayrılması elmi araşdırmalarda öz əksini tapıb. Məhz bu kateqoriyaların rolunu “hava azadlıqları” özündə ehtiva edir. “Hava azadlıqları” təsnifata uyğun olaraq 4 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”);
- IV qrup “hava azadlıqları” - “kabotaj azadlıqlar” (8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”) (2).

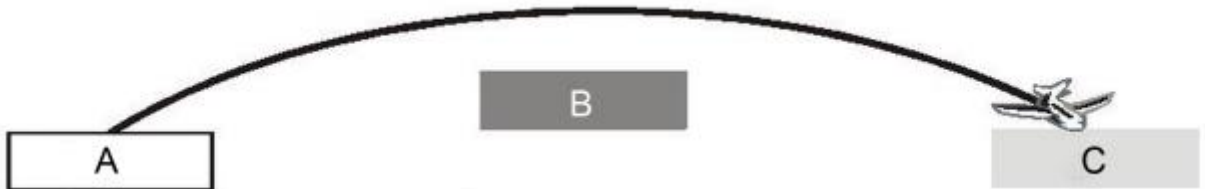
Ümumi nəzəriyyədə birinci və ikinci hava azadlıqları (köməkçi “hava azadlıqları”) dövlətin ərazisində kommersiya fəaliyyətini həyata keçirməyi nəzərdə tutaraq köməkçi xarakter daşıyır. İlk iki hava azadlığı formal olaraq hava daşımalarının həyata keçirilməsi üstünlüyünü nəzərdə tutmur. Buna baxmayaraq, tranzit uçuş zamanı şəxslərin (sərnişinlərin, müştərilərin) və obyektlərin (yüklərin) daşınmasını nəzərə alaraq, qeyd etmək lazımdır ki, məhz ilk iki hava azadlığına həm də bu səpkili üstünlüklər daxildir. Yalnız hava gəmilərinin kommersiya marağı olmadan hava daşımalarının başlandığı yerə çatdırılması istisna kimi qəbul edilə bilər. Beləliklə ilk iki hava azadlığı həm kommersiya, həm də qeyri-kommersiya xarakteri daşıya bilər. Öz əsasına görə, bu hava azadlıqları keçən yüzilliyin əvvəllərində uçuş hüququnun daşıma hüququndan ayrılmadığı vaxta, yəni beynəlxalq hava əlaqələrinin əmələ gəlmə mərhələsi praktikasına daha yaxındır. Həm də nəzərə almaq lazımdır ki, bu bölgü dövlətlər arasında müqavilənin ikitərəfli formasına üstünlük verildiyi zaman, daha dəqiq XX əsrin 20-30-cu illərində daha çox işlənirdi (3).

Nəticə etibarilə qeyd etməliyik ki, köməkçi “hava azadlıqları” (1-ci və 2-ci “hava azadlıqları”) dövlətin ərazisini uçub keçərək marşrut üzrə yerləşən üçüncü ölkələrə uçuşu təmin edir və öz-özlüyündə aviadaşımaların həyata keçirilməsi ilə bağlı hər hansı hüquqları nəzərdə tutmur. Beynəlxalq hava əlaqələrində marşrut üzrə yerləşən ölkələrin razılığı dedikdə nə başa düşülməlidir? İlk öncə vurğulamalyıq ki, öz hava məkanı üzərində tam və müstəsna suverenlik prinsipinə uyğun olaraq, istənilən dövlətin öz ərazisində müntəzəm və qeyi-müntəzəm hava əlaqələrinə icazə vermə, məhdudlaşdırma və qadağan etmə hüququ mövcuddur. Hava əlaqələrinin həyata keçirilməsində dövlətin razılığı beynəlxalq müqavilə və ya icazə formasında ifadə oluna bilər. Məhz bu razılığın əldə olunması nəticəsində beynəlxalq hava əlaqələrində köməkçi xarakter daşıyan birinci və ikinci hava azadlıqları reallaşır (4).

Köməkçi hava azadlıqlarının, yəni qeyri-kommersiya məqsədləri ilə tranzit uçuş və enmə hüquqlarının əldə edilməsi vacib iqtisadi məna daşıyır. Bu baxımdan, dövlətlər tərəfindən aviamüəssisələrin kommersiya maraqlarının nəzərə alınaraq onlara verilmiş hüquqların qeydiyyatına alınması başa düşülə bilər. Bir çox dövlətlər bu gün də ikitərəfli razılaşma mexanizminin istifadə edilməsi ilə birlikdə, çoxtərəfli təməl əsasında və beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında saziş çərçivəsində (iki hava azadlıqları haqqında 1944-cü il tranzit sazişi) birinci və ikinci hava azadlıqlarının fəal mübadiləsini aparırlar. Son statistik məlumatlara əsasən iki hava azadlığı haqqında 1944-cü il Çikaqo sazişində 125 dövlət iştirak edir. Lakin müəyyən dövlətlər onlara məxsus olan aviaşirkətlərin kommersiya maraqlarını nəzərə alaraq iki hava azadlıqları haqqında 1944-cü il Çikaqo sazişinə qoşulmamışlar. Məsələn Rusiya Federasiyası, Braziliya, Çin və Kanada (1945-ci ildən bu müqavilədə iştirak edib, 1987-ci ildən isə həmin müqavilədən çıxdığını bəyan edib.) kimi ölkələr birinci və ikinci hava azadlıqları ilə öz aviaşirkətləri üçün real iqtisadi gəlir tələb etməklə tranzit uçuşları və ikitərəfli əsasda texniki enmələri tənzipirlər. (aviadaşımalar tezliyinin artırılma imkanı, məntəqələrin sayı, aviaşirkətin daşımaları hansı istiqamətdə həyata keçirməsi və s.)

1-ci “hava azadlığı” A dövlətində qeydiyyatdan keçmiş daşıyıcının bu hüququ verən (B) xarici dövlətin hava məkanından, onun razılığı əsasında yerə enmədən uçub keçmək (tranzit) hüququdur.

1. Yerə enmədən (tranzit) uçuş hüququ



1944-cü il beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında sazişin (İki hava azadlıqları haqqında 1944-cü il Çikaqo sazişi) 1-ci maddəsində bu hava azadlığı aşağıdakı kimi öz ifadəsini tapır:

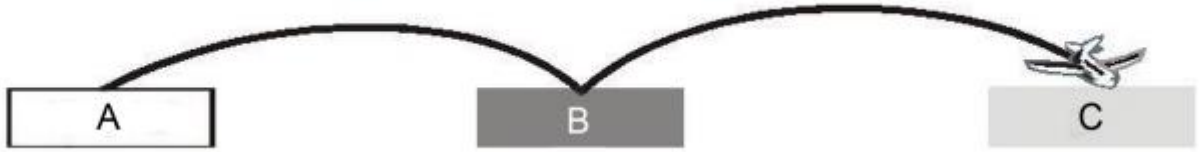
1.1 Dövlət qarşılıqlı surətdə razılaşdığı digər dövlətə müntəzəm beynəlxalq hava əlaqələrində aşağıdakı “hava azadlıqları”-nı verə bilər:

1.1.1 Yerə enmədən dövlətin hava məkanından uçub keçmək hüququ

Məsələn: Azərbaycanın təyin olunmuş daşıyıcısı “AZAL” QSC uçuşlarda bir sıra dövlətlərin ərazisini keçərək birinci hava azadlığı hüququndan geniş surətdə istifadə edir. “AZAL”-ın hava gəmiləri Bakı-Paris marşrutu üzrə uçuşlarda birinci hava azadlığı hüququndan istifadə edərək Gürcüstan, Ukrayna və digər Avropa dövlətləri ilə hava əlaqələri haqqında müqaviləyə əsasən tranzitlə (yerə enmədən) onların ərazisindən uçurlar. Göründüyü kimi, birinci hava azadlığı hava məkanından istifadə olunacaq müvafiq dövlətin ərazisində hər hansı kommərsiya hüququnun reallaşmasını nəzərdə tutmur.

2-ci “hava azadlığı” A dövlətində qeydiyyatdan keçmiş daşıyıcının bu hüququ verən xarici dövlətin (B) hava məkanından, onun razılığı əsasında, qeyri-kommərsiya məqsədləri ilə yerə enməklə (texniki xidmət, yanacaq doldurmaq, qəza enməsi və.s.) uçub getmək (tranzit) hüququdur.

2. Qeyri-kommərsiya məqsədləri ilə yerə enmə hüququ



Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi 1944-cü il beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında sazişin (İki hava azadlıqları haqqında 1944-cü il Çikaqo sazişi) 1-ci maddəsində bu hava azadlığı aşağıdakı formada təsbit edilib (7,8):

1.1.2 Kommərsiya məqsədləri olmadan yerə enmə hüququ

Misal üçün: ABŞ daşıyıcıları Çikaqo-Kabil reysini həyata keçirərkən öz hava gəmilərini yanacaq doldurmaq məqsədilə Bakıya endirirlər. Hava gəmisinə texniki baxış və nəzarət, hava gəmisinə yanacaq doldurmaq, təxirəsalınmaz təmir və ya qəza vəziyyətində olan hava gəmisinin enməsi və s. hallar texniki dayanma hüququ adlanır. Bu hüquqdan bəzi hallarda milli hava məkanına giriş üçün müvafiq dövlətin tələbi ilə də istifadə edilə bilər (5).

Praktikada ikinci “hava azadlığı” barədə formalaşmış fikir beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında sazişdə göstərilmiş anlayışdan bir qədər fərqlənir. Bu müqavilə ikinci hava azadlığı qismində yalnız qeyri-kommərsiya məqsədləri ilə enmə hüququnu ehtiva edir. Əgər bu müqavilə tam tətbiq olunursa, nəzərə almaq lazımdır ki, onun müəyyən iştirakçıları bir-birlərinə qarşılıqlı şəkildə həm ərazi üzrə uçuş hüququnu həm də ərazi üzrə qeyri-kommərsiya məqsədləri ilə enmə hüququnu verirlər. Hər hansı səbəblə əlaqədar daha geniş hüquqların (3-cü, 4-cü, 5-ci hava azadlıqlarının) olmadığı halda ikinci hava azadlığına müraciət edirlər. İkinci hava azadlığı birinci hava azadlığı kimi dövlətin ərazisində kommərsiya fəaliyyətinin həyata keçirilməsini nəzərdə tutmur. Praktikada isə “İki hava azadlıqları haqqında 1944-cü il Çikaqo sazişin”dən fərqli olaraq ikitərəfli müqavilələrin bağlanması zamanı hər iki hava azadlığı müstəqil mənə daşımağa başladı. Yəni ən əsası dövlətlər arasında ayrılıqda: ya yerə enmədən dövlətin hava məkanından uçub keçmək hüququ; ya da yalnız qeyri-kommərsiya məqsədləri ilə müəyyən olmuş məntəqələrdə (məntəqədə) enmə hüququ kimi ikitərəfli müqavilə rəsmiləşdirilə bilər. Bununla bərabər qeyd etmək lazımdır ki, dövlətlər bir-birlərinə hər iki hava azadlığı hüququnu bir yerdə də verə bilərlər.

Ümumilikdə birinci və ikinci “hava azadlıqları” müvafiq dövlətin ərazisində bilavasitə kommersiya fəaliyyətinin həyata keçirilməsini təklif etmir. Bu şərait beynəlxalq hüquq ədəbiyyatında öz əksini tapan belə bir fikrin yaranmasına xidmət etdi: “Dövlət birinci və ikinci “hava azadlıqlarının” verildiyi zaman öz aviaşirkətlərinin kommersiya maraqlarını güdməməlidir.” Bütövlükdə köməkçi “hava azadlıqları” ilə bağlı beynəlxalq hava hüququ nəzəriyyəsində ümumi aspektləri açıqlasaq da, mütləq mənada bu məsələlərlə əlaqədar beynəlxalq hava hüququ üzrə mütəxəssislərin, hüquqşünas alimlərin fikirləri xüsusi diqqət mərkəzində olmalıdır.

Əvvəlcə Rusiya hüquqşünas alimlərinin fikirlərinə nəzər salaq. Hüquqşünas alim A.A.Batalovun fikrincə köməkçi hava azadlıqlarını nəzərdən keçirdikdə iki məsələyə xüsusi önəm vermək lazımdır. Birinci məsələ üzrə beynəlxalq hava hüququ mütəxəssisi Y.N.Maleyev qeyd edir ki, tranzit uçuş hüququna malik olan aviaşirkətlər köməkçi hava azadlıqlarından kommersiya fəaliyyətini həyata keçirmək üçün istifadə edirlər.

İkincisi isə uçuş hüquqlarının mübadiləsi zamanı coğrafi şərait və dövlətin ərazisinin həcmi mühüm rola malikdir. Ərazisi kiçik olan dövlətin üzərindən tranzit uçuş hüququnun əldə edilməsi həqiqətən də kommersiya nöqtəyindən xüsusi əhəmiyyət kəsb etmir. Əgər dövlət geniş əraziyə malikdirsə və onun hava məkanı üzərindən başqa dövlətlər arasında xarici aviamüəssisə tərəfindən böyük həcmli daşımalar həyata keçirilirsə, bu halda geniş əraziyə malik olan dövlət xarici şirkətlərə verdiyi uçuş hüquqlarına görə real iqtisadi gəlir əldə edə bilər (6).

Beynəlxalq hava hüququ üzrə əksər Rusiya mütəxəssisləri qeyd edirlər ki, birinci və ikinci hava azadlığının mövcudluğu üçüncü ölkəyə həm uçuş marşrutlarının effektivliyi baxımından çox vacibdir. Onlar göstərir ki, daha yaxın və səmərəli təyin olunmuş marşrutlar üzrə uçuş hüququ əldə etmə, texniki enmə məntəqələrində əlavə yanacaq doldurmanı təmin etmə imkanları hava gəmilərinin yüklənməsinin artırılmasına və bununla da üçüncü ölkələrə uçuşlarda növbəti hava azadlıqlarının istifadəsindən böyük gəlirlər əldə etməsinə imkan yaradır.

İlk öncə 1970-ci illərə aid hava daşımaları ilə bağlı SSRİ praktikasını nəzərdən keçirək. Bu dövrdə xarici aviaşirkətlər SSRİ-nin hava məkanından istifadə etməklə Qərbi Avropa və Yaponiyanın məntəqələri, Uzaq Şərq ölkələri, Cənub-Şərqi Asiya arasında daşımalar həyata keçirmək hüququ əldə edirlər. Bunun qarşılığında imzalanmış sazişə müvafiq olaraq SSRİ-nin “Aeroflot” hava yolları şirkətinə isə Avropa ilə Uzaq Şərq və Cənub-Şərqi Asiya ölkələri arasında Moskvadan keçərək 5-ci və 6-cı “hava azadlığı”-nı həyata keçirmək hüququ verilir.

2 oktyabr 1997-ci il tarixində imzalanan hava əlaqələri haqqında Rusiya Fedrasiyası və Niderland krallığı arasında hökumətlərarası sazişə diqqət yetirək. Sazişə əsasən Holland aviaşirkətləri Niderlandın məntəqələri ilə Tokio, Osaka, Naqoya, Pekin, Şanxay, Seul və Honkonq arasında Sibirdən keçərək yerə enmədən və Moskvada yerə enmə ilə sənişini və yükü daşıma hüququ əldə edirlər. Bunun qarşılığında isə rus aviaşirkətlərinə aşağıda göstərilən müvafiq marşrutlar üzrə 6-cı hava azadlığı hüququ verilir: “Amsterdam-Moskva-Tokio”, “Amsterdam-Moskva-

Osaka”, “Amsterdam-Moskva-Naqoya”, “Amsterdam-Moskva-Pekin və ya Şanxay”, “Amsterdam-RF-nin məntəqələri-Seul”, “Amsterdam-Moskva-Honkonq”;

2 iyul 2001-ci il tarixdə hava əlaqələri haqqında Rusiya Federasiyası ilə Fransa Respublikası arasında imzalanan hökumətlərarası sazişə əsasən Fransa Respublikasının təyin olunmuş avişirkəti Sibirdən keçərək Paris ilə Yaponiya və Çinin müxtəlif məntəqələri arasında daşımalar həyata keçirmək hüququ əldə edir. Öz növbəsində isə RF-nin təyin olunmuş avişirkətləri aşağıda göstərilən bütün marşrutlar üzrə daşımalar həyata keçirmək hüququ qazanır: “Tokio-Moskva-Paris”, “Seul-Pekin-Moskva-Paris”, “Pekin və ya Şanxay-Moskva-Paris”, “Taybey-Moskva-Paris”, “Honkonq-Moskva-Paris”;

Göründüyü kimi, xarici avişirkətlər Rusiyanın ərazisindən keçərək iqtisadi baxımdan gəlirli olan Transsibir marşrutundan mütəmadi olaraq istifadə edirlər. Bunun qarşılığı olaraq Rusiyanın “Aeroflot” hava yolları şirkətinin 5-ci (*müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir dövlətin (B) digər dövlətə (A) verdiyi hüquq əsasında təyin edilmiş daşıyıcının üçüncü ölkədən (C) və ya oraya sərnişinləri, yükü və poçtu daşımaq hüququ*) və 6-cı “hava azadlığı” (*müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir ölkənin (A) digər ölkəyə (B) verdiyi hüquq əsasında təyin olunmuş daşıyıcının qeydiyyatdan keçdiyi ölkədən (B) keçməklə sərnişinlərin, yükün və poçtun digər ölkələr arasında (A və C) daşınması hüququ*) üzrə sərnişin və yük daşımalarında geniş hüquqlar əldə etməsi istisna hal kimi əksər dövlətlərin praktikasında böyük mübahisəyə səbəb olur. Rusiya hüquqşünas alimləri bu razılaşmaların konkret həyata keçməsinə hava əlaqələrinin müasir beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsinin vacib prinsiplərindən biri olan qarşılıqlılıq prinsipinə əsaslandığını qeyd edirlər.

A.N.Vereşaqin beynəlxalq hava daşımalarının qarşılıqlı tənzimlənməsi prinsipini müzakirə edərək yazır ki, tranzit marşrutunun yalnız tranzit marşrutuna görə təqdim olunması, müəyyənləşmiş məntəqələrdə enmələrin sayının qəbul olunmuş məntəqələrdə enmələrin sayına uyğun gəlməsi, ümumi kilometrəyin təqdim olunmuş marşrut üzrə qəbul olunmuş kilometrəyə uyğun gəlməsi barədə nə beynəlxalq hava hüququnda, nə də beynəlxalq praktikada mütləq qayda nəzərdə tutula bilməz. Göstərilən prinsiplərin başqa şərtlərdən ayrılıqda tətbiqi tez-tez onların real qeyri-bərabərliyini ifadə edən mübadilə xarakterli hüquqların formal bərabərliyinə gətirib çıxarır.

V.S.Qryaznov hesab edir ki, dövlətlərə təqdim olunan tranzit uçuş hüquqları formal riyazi bərabərlik kimi başa düşülməməlidir. Çünki bu hüquqlar kompleks hüquqlardır və müqaviləyə müvafiq olaraq qarşılıqlı surətdə mübadilə edilir.

Qarşılıqlılıq prinsipinin uçuş hüquqlarına tətbiqi dedikdə ilk növbədə bir sual ortaya çıxır. Bu hüquqlara hansı aspektdən baxmaq olar? Texniki hüquqlar kimi və ya müəyyən iqtisadi məna kəsb edən hüquqlar kimi; Əgər bu hüquqlar sırf texniki xarakter daşıyarsa, o zaman onların müqabilində kommərsiya nöqtəyi-nəzərindən əhəmiyyətli daşıma hüquqları əldə oluna bilməz. Ancaq tranzit hüquqlarını mühüm iqtisadi məna kəsb edən hüquqlar kimi nəzərdən keçirsək, bu halda dövlət qarşılıqlılıq prinsipini əsas tutaraq, bunları məsələn, 5-ci və 6-cı “hava azadlığı”-na mübadilə edə bilər.

Ərazi baxımından böyük olan digər dövlət Kanadanın mövqeyi də məntiqi cəhətdən Rusiyaya yaxın olmalıdır. Kanada hüquqşünası P.Xanaypelin fikrincə, müasir dünya ölkələri dövlətin təhlükəsizliyinin təmin olunması, onun müdafiəsi və siyasi xarakterli məsələlərlə əlaqədar (iqtisadi faktorlar istisna olmaqla) ikitərəfli əsasda qeyri-kommersiya məqsədləri ilə tranzit hüquqlarının mübadiləsini nəzərdə tutan 1944-cü il beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında sazişə qoşulmaya bilirlər. Onun fikrincə, ilk iki hava azadlığı birbaşa mənada hava daşımalarının həyata keçirilməsi hüququnu yaratmır, sadəcə olaraq növbəti 3 hava azadlığının istifadəsinə şərait yaradır.

Beynəlxalq hava hüququ institutunun müdiri, tanınmış hüquqşünas alim B.Xavel göstərir ki, ilk iki hava azadlığı texniki xarakter daşıyır. Bununla bərabər bu azadlıqlar nəzərə çarpacaq iqtisadi əhəmiyyət daşıya bilər.

Yuxarıda qeyd olunanlardan aydın olur ki, Rusiya hüquqşünas alimləri, eləcə də Kanada hüquqşünası öz dövlətlərinin marağını əsas tuturlar. Qeyd olunan mülahizələrdən göründüyü kimi hüquqşünas alim B.Xavelin fikri özünəməxsus xarakter daşıyır və digər avropalı hüquqşünaslardan kəskin surətdə fərlənir. Xarici beynəlxalq hüquq ədəbiyyatı (Q.Vasenberqin “Beynəlxalq hava nəqliyyatında uçuş və daşıma hüququ” adlı monoqrafiyası) nöqteyi-nəzərindən qarşılıqlıq prinsipi 1-ci və 2-ci “hava azadlığı” hüquqlarına dair bu qaydada tətbiq olunmamalıdır. Çünki bu açıq şəkildə beynəlxalq hava hüququna və 1944-cü il Çikaqo konvensiyasına ziddir. Bununla da öz ərazisi üzərindən uçuşa görə dövlət öz tərəf müqabilindən heç bir halda daşımalar hüququnu deyil, ancaq analoji hüquq tələb edə bilər. Q.Vasenberq bu mövqeyi müdafiə edir ki, dövlətin tranzit uçuş azadlığını digər dövlətə verməsi qarşılığında hər hansı iqtisadi xarakterli tələbi irəli sürməsi həmin dövlətin suveren hüquqlarından “sui-istifadə” kimi başa düşülə bilər.

Polşa hüquqşünası M.Jiliç birinci və ikinci hava azadlıqlarına münasibətdə yazır ki, bu azadlıqlar dövlətlərə ancaq texniki məhdudiyyət qoyur.

Bu məsələ ilə əlaqədar Avropa hüquqşünas alimlərinin fikirləri çox təqdirəlayiqdir. Çünki məhz bu yanaşmalar beynəlxalq təşkilatların mövqeləri ilə daha yaxındır. Azərbaycanın 2001-ci il yanvarın 25-dən Avropa Şurasının tamhüquqlu üzvü olduğundan və bir çox beynəlxalq sazişlərə və konvensiyalara qoşulması həqiqətən də ölkəmizin hüquq sisteminin inkişaf etmiş ölkələrin səviyyəsinə çatdırılması istiqamətində ilk böyük addım idi. Ümumiyyətlə Avropa Şurası və digər beynəlxalq təşkilatlarla səmərəli əməkdaşlıq Azərbaycanın xarici siyasətinin prioritet istiqamətlərindən biridir. Avropaya inteqrasiya qloballaşan dünya sisteminin bir zərurətinə çevrilir. Azərbaycan qloballaşan dünyanın bir hissəsi olaraq bu inteqrasiyadan təcrid oluna bilməz. Bu həm mümkün deyil, həm də Azərbaycanın geostrateji, iqtisadi, sosial və siyasi maraqlarına cavab vermir. Azərbaycan da köməkçi hava azadlıqlarını yəni qeyri-kommersiya məqsədləri ilə tranzit uçuş və enmə hüquqlarını qaydalara uyğun olaraq (1944-cü il beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında saziş və 1944-cü il 7 dekabr tarixli Çikaqo konvensiyası) digər dövlətə ekvivalent əsaslarla verir. Dövlətimiz artıq 10 ildir ki, 7 dekabr 1944-cü ildə qəbul olunmuş “Beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında” sazişə qoşulubdur (Azərbaycan Respublikasının 745-IQ sayılı 9 noyabr

1999-cu il tarixli Qanunu). Bu hüquqlara görə Respublikamız öz hava məkanından istifadə edən hər hansı xarici dövlət qarşısında düzgün və haqlı olaraq heç bir iqtisadi xarakterli tələb irəli sürmür. Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasının “Beynəlxalq münasibətlərin prinsipləri” adlı 10-cu maddəsinə əsasən: “Azərbaycan Respublikası başqa dövlətlərlə münasibətlərini hamılıqla qəbul edilmiş beynəlxalq hüquq normalarında nəzərdə tutulan prinsiplər əsasında qurur.”

İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı:

1. E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. “Beynəlxalq hava daşımalarında hava azadlıqları”, MAA Elmi əsərləri, 2008.
2. E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. ““Hava azadlıqları” və onların inkişaf tarixi” MAA Elmi əsərləri, 2009.
3. Малеев.Ю.Н. “Международное воздушное право: вопросы теории и практики” Москва-1986.
4. Мовчан А.П. отв.ред. «Международное воздушное право». Москва-1980, Изд. «Наука»;
5. Бордунов В.Д. “Международное воздушное право” Москва-2007.
6. Баталов А.А. “Современное международное-правовое регулирование воздушных сообщений: Теория и практика” Москва – 2008.
7. Convention on International Civil Aviation Signed at Chicago, 7 December 1944. (ICAO.Doc. 7300)
8. International Air Services Transit Agreement Signed at Chicago on 7 December 1944. (ICAO.Doc. 7500)

Бeynəlxalq hava daşımalarında köməkçi “hava azadlıqları”

Аннотасија

*Elmi rəhbərlər: h.e.d., professor Quliyev İbrahim Oruc oğlu
t.e.n., dosent Nəcəfov Elman Mehdi oğlu*

Milli Aviasiya Akademiyasının V kurs tələbəsi Xəlilov Zafiq Zakir oğlu

Kommersiya hüquqlarının, onların həcmindən asılı olaraq, şərti şəkildə bir neçə kateqoriyaya ayrılması elmi araşdırmalarda öz əksini tapıb. Məhz bu kateqoriyaların rolunu “hava azadlıqları” özündə ehtiva edir. “Hava azadlıqları” təsnifata uyğun olaraq 4 qrupa ayrılır. Məqalədə əsasən I qrupa daxil olan köməkçi “hava azadlıqları” dolğun şəkildə şərh edilmişdir.

Köməkçi “hava azadlıqları” (1-ci və 2-ci “hava azadlıqları”) dövlətin ərazisini uçub keçərək marşrut üzrə yerləşən üçüncü ölkələrə uçuşu təmin edir və öz-özlüyündə aviadaşımaların həyata keçirilməsi ilə bağlı hər hansı hüquqları nəzərdə tutmur. Azərbaycan köməkçi hava azadlıqlarını yəni qeyri-kommersiya məqsədləri ilə tranzit uçuş və enmə hüquqlarını qaydalara uyğun olaraq (1944-cü il beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında saziş və 1944-cü il 7 dekabr tarixli Çikaqo konvensiyası) digər dövlətə ekvivalent əsaslarla verir. Dövlətimiz artıq 11 ildir ki, 7 dekabr 1944-cü ildə qəbul olunmuş “Beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında” sazişə qoşulubdur (Azərbaycan Respublikasının 745-IQ sayılı 9 noyabr 1999-cu il tarixli Qanunu).

Вспомогательные «свободы воздуха» в международных воздушных перевозках

Аннотация

*Научные руководители: д.ю.н., профессор Кулиев Ибрагим Орудж оглы
к.т.н., доцент Наджафов Эльман Мехти оглы*

*Студент V курса Национальной Академии Авиации Халилов Зафиг Закир
оглы*

При выполнении воздушных перевозок перевозчику необходимо иметь комплекс прав («свободы воздуха») предоставляющих ему возможность выполнять перевозки в другие страны. Ключевыми элементами этих прав являются первые две «свободы воздуха» которых принято считать техническими. В статье обосновывается, что первая (право транзитных пролетов через иностранную территорию) и вторая (право транзитного пролета с посадкой в некоммерческих целях на иностранной территории) «свобода воздуха» не содержащие сами по себе каких либо прав на осуществление перевозок, тем не менее в некоторых странах имеет важное экономическое значение.

Supplemental “Freedoms on the International Air Transportations”

Annotation

Chief scientist: Kuluyev İ.O., Prof Dr. of Law.

Candidate of science: Najafov E.M., Associate professor.

Researcher: Khalilov Z.Z., Fifth year student of National Academy of Aviation.

The division of the commercial laws relatively into several categories, depending on their volume is investigated in some researchers. Specially “Freedoms on Air” include the role of these categories. “Freedoms on Air” according to the classification are divided into 4 groups. The article describes entirely the supplemental “Freedoms on Air” which is included into the first group.

Supplemental “Freedoms on Air” (First and Second Freedom on Air) provides international flights granted by one State to the third State to fly across its territory and on its own account, it doesn't consider any rights or privileges relating to air transportations. Azerbaijan Republic, according to the laws (International Air Services Transit Agreement of 1944 and Chicago Convention, December 14th, 1944), supports supplemental “Freedoms on Air” i.e. transit flights for non-commercial purposes and landing rights to the other States on equivalent bases. Our country has joined to the International Air Services Transit Agreement for 10 years (under the Law of Azerbaijan Republic №745-İQ, November 9th, 1999).